HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N°8

BIMESTRIEL
AOÛT-SEP.99

"LAFAYETTE" CONTRE A.N.R.

MARQUES : LA LUFTWAFFE

OPÉRATION « BEETHOVEN »

LE GLENN AU COMBAT

DE L'AISNE À L'EUPHRATE

M 4873 - 8 - 39,00 F - RD

Les pilotes de chasse français 1939 - 1945

Acutellement en souscription.
La parution est envisagée pour fin novembre 1999.

Comment souscrire ?
Voyez en page 70.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Les chevaliers de la table ronde

Le mythe de la puissance de l'aviation de combat repose en fait sur une imposture : sa capacité à gagner une « guerre propre » à elle seule.
À force d'avoir vanté les capacités de leur haute technologie, les militaires ont fini par se faire prendre à leur propre piège. Comment un missile de croisière, capable de pénétrer dans un blockhaus par le trou de la serrure sans écailler la peinture de la porte, peut-il tuer d'innocents civils ? Qu'un Tomahawk confonde une brouette avec un T-62 et c'est la méga-catastrophe médiatique. Aussitôt, les bons deviennent des méchants, les coupables des victimes, on mélange tout, on agite un peu et on sert encore bien chaud. Et voilà les généraux sommés de venir expliquer devant la presse et l'opinion publique les raisons pour lesquelles, à l'aube du troisième millénaire, ils s'entêtent à vouloir tuer des gens sous le fallacieux prétexte qu'ils font la guerre.
Mais à quelle époque se croient-ils ? Ils n'ont donc jamais entendu parler des « frappes chirurgicales » ? Décidément, la guerre est devenue une affaire trop délicate pour qu'elle soit encore confiée aux militaires. Ces gens-là sont incapables de faire une omelette sans casser d'œufs. Il faut absolument qu'on en arrive à interdire la participation à un quelconque conflit toute force aérienne qui ne sera pas certifiée « ISO 9000 quelque chose », future norme universelle pour un label « zéro mort, zéro bavure ».
Il y a prescription, et c'est bien dommage, car le gouvernement français aurait pu assigner en justice les États-Unis et la Grande-Bretagne pour les « dommages collatéraux » que la population française a subis de 1940 à 1945. Rappelons quand même que 67 078 Français ont été tués par ces drôles d'Alliés qui nous bombardaient pour nous libérer. Les Britanniques et les Américains ont finalement tué plus de civils français que les Allemands... C'est apparemment un paradoxe qui n'a jamais dérangé personne.
Quant à gagner la guerre, propre ou sale, c'est une autre affaire. Tout ce que l'aviation a réussi à faire depuis une trentaine d'années, c'est obliger les belligérants à s'asseoir autour d'une table de négociations. Les chevaliers du ciel se sont transformés en chevaliers de la table ronde.
L'aviation ne gagne pas la guerre, elle gagne la paix. Ce n'est déjà pas si mal, après tout. Si von Clausewitz avait été aviateur, il aurait pu dire : « l'aviation est la continuation de la politique par d'autres moyens ».

C-J. Ehrengardt

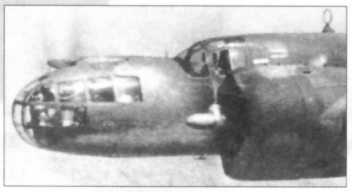
AÉRO-JOURNAL N° 8 – Août - septembre 1999

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00010.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 3ème trimestre 1999
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)
Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

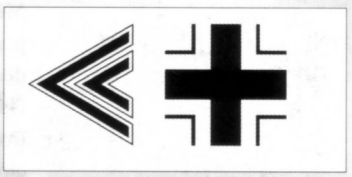
4 **Le Glenn au combat**
La première partie de la saga du Martin 167F aux couleurs françaises nous entraîne des rives de l'Aisne aux bords de l'Euphrate.



24 **The Italian connection**
Tout le monde connaît les combats aériens entre Italiens et Français en juin 1940. Mais on ignore souvent que deux autres rencontres ont eu lieu à l'été 1944.

28 ***Mistel* et boules de gomme**
L'étrange aventure d'une étrange association, née du pragmatisme à toute épreuve d'un ministère de l'Air allemand pour lequel aucune idée n'était baroque tant qu'il n'avait pas été prouvé dans les faits qu'elle n'avait aucun avenir.

38 **Camouflage et marques**
Les marques et les codes opérationnels de la Luftwaffe répondaient à une logique très élaborée. Cependant, comme le système se prêtait à d'infinies variations, nous ne nous en tiendrons qu'aux standards officiels.



48 **Il y a 60 ans...**
...volait le premier avion à réaction du monde. Un anniversaire qu'il est difficile de ne pas célébrer, même dans un magazine qui préfère les ventilateurs aux tuyaux de poële...

51 **Les as de l'aviation : Satochi Anabuki**
Satochi Anabuki est le premier pilote de l'armée Impériale à avoir reçu une citation de son vivant. Il faut dire que son exploit est à la mesure de cette décision exceptionnelle.

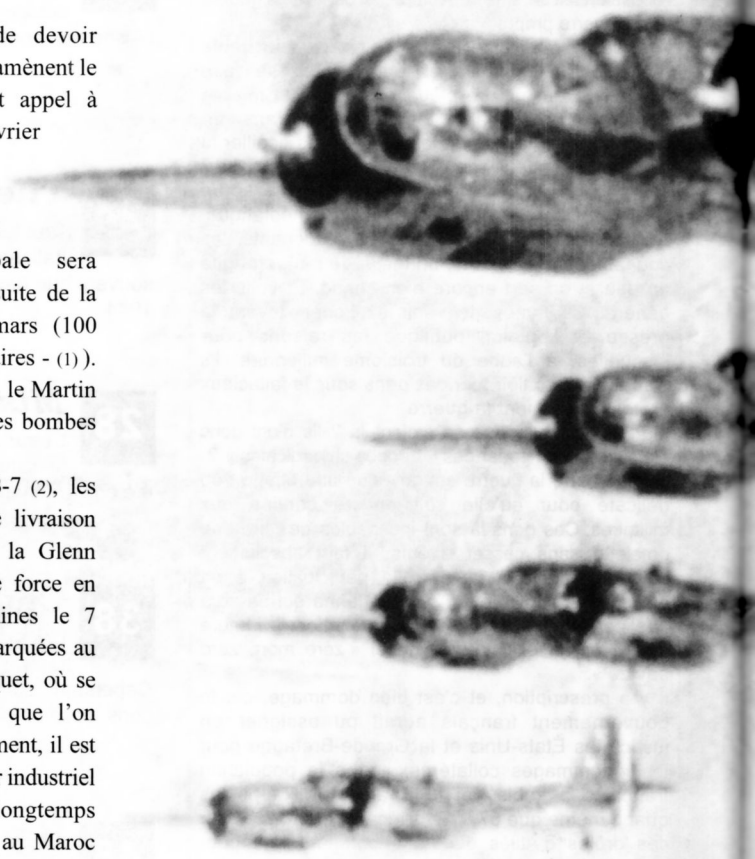
54 **Ça plane pour eux...**
Après une formation pour le moins rudimentaire, les pilotes de planeur d'assaut américains avaient une espérance de vie moyenne de trois minutes à partir du moment où le câble était largué...

64 **La chasse française : le GC III/2 *Alsace***
Historique succint et points de repère de ce groupe de chasse français libre, second dans l'ordre chronologique, mais en fait issu de plusieurs formations FAFL de la première heure.

Notre page centrale est consacrée aux dents de requin et de tigre. Apparue timidement pendant la Première Guerre mondiale, cette décoration allait être rendue célèbre par les *Tigres Volants* de Chennault. Pourtant, le II./ZG 76, surnommé *die Haifisch Gruppe* (le groupe des requins), l'avait adoptée dès 1939 et un pilote français, l'adjudant-chef Denis Ponteins du GC I/3, en avait orné son D.520 plus de dix-huit mois avant l'*American Volunteer Group*. Finalement, ce fut le N° 112 *Squadron* qui allait donner à ces « dents du ciel » leurs lettres de noblesse, une tradition largement perpétuée jusqu'à nos jours.

Christian-Jacques Ehrengardt

MIEUX CONNU au sein de l'armée de l'Air sous le nom de « Glenn », le Martin 167F a constitué, avec le LeO 451, l'épine dorsale du bombardement et de la reconnaissance à long rayon d'action entre 1940 et 1942. À quelques rares exceptions près, il a servi sous tous les cieux où l'aviation française s'est battu pendant cette période. Cette première partie est consacrée aux appareils de l'armée de l'Air et de l'aéronautique Navale jusqu'en novembre 1942. Dans une seconde partie, nous traiterons des appareils des Forces Aériennes Françaises Libres et des poches de l'Atlantique.



Des Martin 167F de la Flottille 4F de l'aéronautique Navale, en vol dans la région de Port-Lyautey (Maroc), fin 1940.

La crise de Münich et la perspective de devoir rapidement moderniser son aviation de guerre amènent le gouvernement français à faire massivement appel à l'industrie aéronautique américaine. En février 1939, celle-ci reçoit un contrat portant, notamment, sur la livraison de 115 Martin modèle 167F (« F » pour France), livrables à partir de juillet. La commande globale sera ultérieurement portée à 345 machines, à la suite de la signature de deux nouveaux contrats en mars (100 exemplaires) et en octobre 1939 (130 exemplaires - (1)). Destiné à l'origine à la grande reconnaissance, le Martin 167A-3 est néanmoins prévu pour recevoir des bombes de petit calibre (10 et 50 kg).

Comme on l'a vu à propos du Douglas DB-7 (2), les exigences françaises en matière de délais de livraison s'avèrent totalement irréalistes. Malgré tout, la Glenn Martin Company réalise un véritable tour de force en parvenant à livrer les neuf premières machines le 7 décembre 1939. Celles-ci, en caisses, sont débarquées au Havre avant d'être transportées à Caen-Carpiquet, où se trouve l'usine d'une filiale de la SNCAN que l'on envisageait de charger de l'assemblage. Finalement, il est décidé que le montage aurait lieu à l'AIA (atelier industriel de l'Air) à Casablanca. Ces caisses, longtemps abandonnées sur place, ne seront réexpédiées au Maroc que le 13 juin 1940.

Si le nouveau calendrier redéfini en fonction de dates de livraison plus conformes à la réalité est bien respecté dans l'ensemble par le constructeur, les livraisons aux unités subissent un important décalage, pour deux raisons. D'abord, il a fallu installer de toutes pièces une chaîne de montage à Casablanca. Ensuite, les équipementiers métropolitains, très en retard sur leurs programmes, ne peuvent pas livrer certains équipements (radio, inhalateurs...) avant fin février et en petite quantité. D'autres matériels, tout aussi indispensables pour faire la guerre, comme les lance-bombes, ne seront pas livrés avant mai.

En tout, 234 Martin 167F sont débarqués au Maroc entre le 25 décembre 1939 et le 25 juin 1940. Pour autant que l'on puisse en être certains, 191 sont pris en compte par l'armée de l'Air et l'aéronautique Navale avant l'armistice.

L'aéronautique Navale obient de l'armée de l'Air la cession de 40 appareils en deux fournées (l'une en mai, l'autre en juin), completée par un accord portant sur 30 machines supplémentaires en juillet. Si les 40 premiers sont effectivement livrés au 19 juin, l'aéronautique Navale n'en percevra que 12 de plus après l'armistice.

Aéronautique Navale (French Navy) Flottille 4F Martin 167Fs in flight over the Port-Lyautey (Morocco) area, late 1940. In the Armée de l'Air service, the Martin 167F was mostly known as « the Glenn », while the Navy used the more official designation.

PREMIÈRES TRANSFORMATIONS

Tout naturellement, ce sont deux groupes de reconnaissance qui sont les premiers concernés par le rééquipement en Martin 167F : le GR I/61, basé le 4 septembre 1939 à Biskra avec 12 Bloch 131 et le GR II/39, à Damas (Syrie) avec 13 Potez 25TOE. Toutefois, le haut commandement décide également de transformer quatre groupes de bombardement, tous situés en Afrique du Nord : les GB I/62 et II/62, à Meknès sur LeO 206 et les GB I/63 et II/63, respectivement à Sétif et Marrakech sur Amiot 143 et Potez 540.

Alors que ces groupes auraient dû achever leur transformation en date du 31 janvier 1940, elle n'a pas encore débuté dans la mesure où aucun Martin 167 n'a été encore pris en compte. Ce n'est, en effet, que le 8 février que les trois premiers appareils (n° 45, 46 et 47) sont officiellement réceptionnés par l'organisme répartiteur de l'armée de l'Air, l'EAA 301 de Châteaudun.

Entre-temps, le haut commandement a légèrement modifié son programme. En Syrie, ce n'est plus le GR II/39, mais le GB I/39 qui doit être transformé sur Martin 167. La raison en incombe à l'hallucinant plan de bombardement des pétroles du Caucause par les aviations anglaise et française. Ce groupe recevra en toute hâte douze appareils, dont trois équipés pour la grande reconnaissance, dans la seconde quinzaine d'avril. Toutefois, les lance-bombes ne parviendront en Syrie que deux mois plus tard. L'idée de bombarder le

(1) La commande portait en fait sur 280 exemplaires, dont les 150 derniers furent livrés à la RAF sous le nom de Maryland Mk.II.

(2) Cf Aéro-Journal n° 1.

Première partie
De l'Aisne à l'Euphrate

Caucase avait déjà été oubliée en raison de priorités plus urgentes ailleurs. Le plan de transférer les 62ème et 63ème escadres au Levant avait été abandonné pour les mêmes raisons.

Le 15 avril 1940, les 62ème et 63ème escadres sont dissoutes et cèdent la place au Groupement n° 1, commandé par le colonel Baston. Ordre lui est donné de faire mouvement dès que possible sur la métropole.

ARRIVÉE EN MÉTROPOLE

Le 6 mai, les 13 Glenn du GB I/63 gagnent Orange, via Alger et Marignane. Ils sont rejoints par les appareils du I/62 qui arrivent le 9, soit la veille de l'attaque allemande.

Le 10 mai, l'armée de l'Air compte 78 Martin 167F dans les unités de première ligne :

– GB I/39	12 M.167F à Rayack
– GR I/61	13 M.167F à Médiouna
– GB I/62	13 M.167F à Orange
– GB II/62	14 M.167F à Meknès
– GB I/63	13 M.167F à Orange
– GB II/63	13 M.167F à Marrakech.

L'offensive allemande modifie les plans du haut commandement qui avait placé le Groupement n° 1 sous la responsabilité du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est) dans l'idée de permettre aux équipages de parfaire leur formation. Le groupement est transféré sous les ordres de la ZOAN (Zone d'opérations aériennes Nord) afin de l'engager sans tarder, bien que ne disposant que de la moitié de sa dotation. Ses deux autres groupes reçoivent l'ordre d'accélérer leur transfert en métropole, mais le II/63 ne pourra pas franchir la Méditerranée avant le 13 mai et le II/62 n'arrivera en France que le 18.

Le 11 mai, le I/62 du commandant Fourestier commence à s'installer sur le terrain de Claye-Souilly, tandis que le lendemain, le I/63 du commandant Truchement se pose à Cormeilles-en-Vexin. Mouvements prématurés, car, si le Groupement n° 1 aligne 26 Glenn, aucun n'est en mesure de prendre part aux opérations. En effet, leur court séjour dans le Midi n'a permis ni de camoufler tous les avions, ni d'installer les derniers équipements manquants, en particulier les lance-bombes qui font tant défaut aux bombardiers français à cette époque. Ce sont des modèles « système-D » qui arrivent à dater du 20 mai.

Le 18 mai, les deux groupes se retrouvent à Evreux-Fauville, mais le I/62 s'envole deux jours plus tard pour le terrain voisin de St Martin-la-Campagne, perturbant un peu plus le travail des équipes techniques, trop peu nombreuses et débordées par l'installation des équipements qui arrivent en vrac directement de Casablanca par avion.

Finalement, le II/63 (commandant Bézu) arrive à pied d'œuvre à Fauville, le 21 mai, après un séjour d'une semaine à Orange, où ses appareils ont été camouflés en toute hâte par des équipes spécialisées venues d'Istres, et équipés de lance-bombes. Le II/62 (capitaine Chéron), après s'être posé le même jour à Fauville, repart dans la soirée rejoindre le « groupe-frère » à St Martin-la-Campagne.

Le 22 mai, le Groupement n° 1 est désormais prêt à être engagé en opérations avec ses quatre groupes. Cependant leurs effectifs constituent un élément très préoccupant. Le personnel navigant a été réduit à un équipage par appareil lors de la traversée de la Méditerranée et, dix jours après

Le Glenn au combat

l'arrivée en France des deux premiers groupes, aucun renfort n'était parvenu. Il sera affecté, au compte-gouttes, à partir du 22 mai.

Pire, le I/62 ne récupère son « échelon roulant » (personnel technique) que le 25 mai, le II/62 le 29 mai et le II/63 le... 1er juin. Pendant ce laps de temps, le personnel navigant, aidé par les quelques mécanos qui

Arborant de jolies bandes rouges du plus bel effet sur le fuselage, les Glenn du GB I/62 s'apprêtent à gagner la métropole. Le 29 avril 1940, veille de leur départ de Meknès, leurs équipages assistent à une messe en plein air.
Ce n'est qu'à partir du 21 mai que les Glenn sortiront camouflés des chaînes d'assemblage; les premiers devant l'être par les soins des ateliers ou des parcs après leur arrivée en France.

avaient pu être transportés à bord des avions, devra pourvoir à l'approvisionnement de ses propres appareils. Cette fatigue viendra s'ajouter à celles de vols de guerre, sans compter que ce déficit en mécaniciens ne facilite pas la maintenance des avions et les réparations sur place doivent être limitées au strict minimum.

I - LA CAMPAGNE DE FRANCE

La première mission concerne cinq appareils du I/63, qui décollent en fin de matinée pour attaquer des colonnes sur l'axe Cambrai-Le Cateau. Les Glenn sont gênés dans leur attaque par une *flak* dense et précise, qui loge un coup direct dans le nez du n° 117, tuant l'adjudant Carréra; l'appareil, fortement endommagé, doit se poser à Chartres. Un second appareil est plus légèrement endommagé et rentre à Evreux.

Le 24 mai, le Groupement n° 1 réalise 24 sorties opérationnelles et deux missions de liaisons dites « spéciales ». La seconde, confiée aux n° 38 et n° 61 du I/63, consiste en un transport de fonds entre Le Bourget et Lille. À leur approche au-dessus du terrain de Ronchin, les deux Glenn sont pris à partie par la DCA britannique qui les abat en flammes. Il n'y a qu'un seul survivant, le pilote du n° 61, qui parvient à sauter en parachute. Le capitaine Wautrin, commandant la 2ème escadrille, trouve la mort à bord de cet appareil.

À 13h15 décollent trois Glenn du II/62 et trois autres du II/63 pour une attaque de colonnes sur l'axe Péronne-Arras-Bapaume. Les appareils du II/62 sont accueillis par la *flak* dans le secteur de Corbie. Le n° 45, touché par l'artillerie antiaérienne puis par un groupe de Me 109, est fortement endommagé et s'écrase lors de l'atterrissage à St Martin-la-Campagne; l'équipage est indemne.

Le lieutenant Dalmas, commandant la 3ème escadrille du GB II/62, rapporte l'attaque de son avion (n° 133) par un Messerchmitt Bf 110 :

« *À 13h45, nous avons rencontré une première fois un Mess 110 à l'altitude de 1 500 mètres. L'ennemi s'est rapproché par 3/4 arrière gauche jusqu'à 300 mètres de distance. Les trois G.M.* [Glenn Martin] *ont effectué un virage en montant à gauche. Le troisième ailier a quitté la formation et piqué vers les nuages. Le G.M. 133 est entré dans les nuages à 13h45, sous la menace du Mes 110. À la sortie des nuages, nous avons retrouvé le 110 par 3/4 avant gauche. Virage du G.M. 133 à gauche en montant, puis piqué dans les nuages à 13h47. Sortie des nuages du G.M. 133. Le Mess 110 est passé en piqué devant, semblant ne pas nous voir. Le G.M. 133 étant à 480 km au badin, a accentué son piqué et suivi le Mess 110, tirant des quatre mitrailleuses avant sans arrêt. 13h49. À la sortie des nuages, le mitrailleur arrière* [adjudant Penne] *voit l'avion ennemi tomber, suivi d'une colonne de fumée noire. Atterrissage à St Martin-la-Campagne à 14h30* ».

Les avions du II/63 sont assaillis à leur tour par des Bf 109, qui descendent en flammes le n° 38 à Bertangles, dans les lignes allemandes; le mitrailleur (sergent Capuro) est tué, le pilote (sergent-chef Derbey) et l'observateur (lieutenant Duffort) sont faits prisonniers.

Le 26 mai, six Glenn du I/62 sont envoyés en fin de soirée sur l'axe Amiens-Doullens, où ils sont attendus par la chasse et la *flak*.

Le n° 39 est abattu par un feu nourri venu du sol; transformé en torche, il s'écrase à Molliens-au-Bois, faisant deux tués (sergents-chefs Terrie, pilote et Metraux, observateur) et un prisonnier (sergent-chef Tournie).

Le n° 89, victime de la chasse, tombe en feu à Ferrières, dans les lignes françaises. Les adjudant-chef Plantier, pilote, et sergent-chef Cegeat, mitrailleur, blessés dans l'engagement, sont gravement brûlés en tentant d'extraire du brasier leur chef de bord, le lieutenant Mallet, mortellement blessé.

Le n° 74, pris à partie par deux Me 109, réussit à en abattre un, mais rentre avec son observateur (lieutenant Langlois) légèrement blessé. Le n° 96, serré par six chasseurs, se libère de ses bombes et fait demi-tour; il rentre avec son mitrailleur (sergent-chef Marchand) touché à la cuisse par une balle. Le n° 129 est légèrement endommagé; seul le n° 25 parvient à bombarder et à rentrer intact.

UNE SITUATION DIFFICILE

Le 28 mai au soir, le Groupement n° 1, au terme de sept jours d'opérations, aligne 47 appareils sur les 54 en dotation au 10 mai (en incluant l'avion personnel du colonel Baston), dont seulement 33 disponibles. La situation commence donc à être préoccupante au sein des quatre groupes. Sur les six avions pressentis le 19 mai à Casablanca pour renforcer le groupement, deux sont accidentés en route et deux ne seront pas affectés avant la mi-juin.

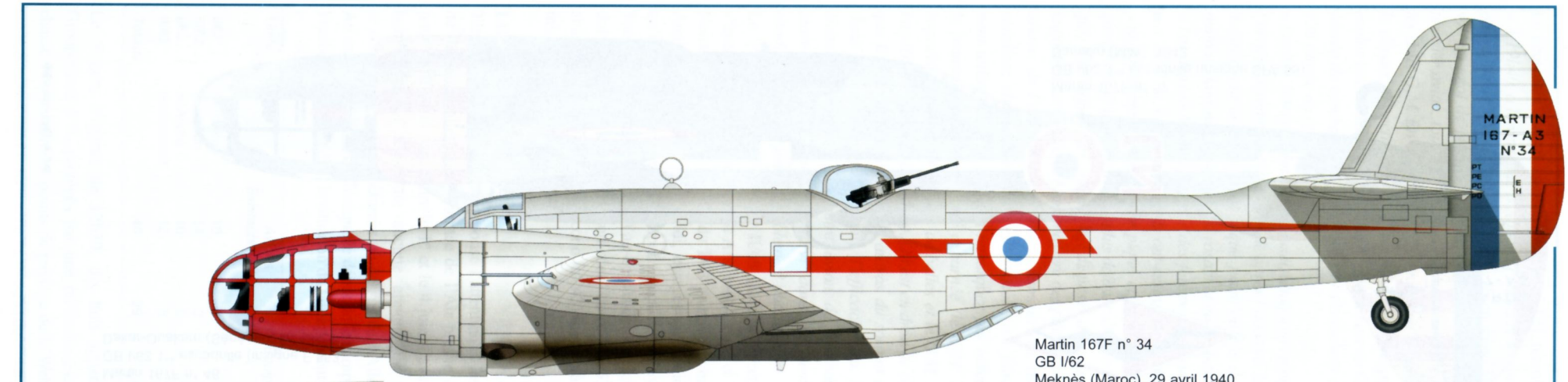
Le 31 mai, les Glenn sont lancés pour le troisième jour consécutif sur la région d'Abbeville. Dix-huit appareils (3 du I/62, 4 du II/62, 2 du I/63 et 9 du II/63) décollent peu avant 19 heures. Au nord de la ville, ils sont assaillis par une large formation de Me 109.

Le n° 37 du I/62 est abattu et s'écrase au sol; par chance, seul l'observateur (commandant du Jonchay) est blessé.

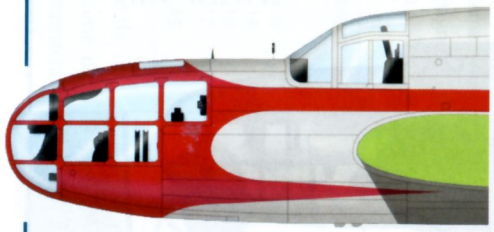
Au II/63, le n° 112 est touché par la *flak*, mais rentre à Fauville avec deux blessés à son bord (l'observateur, lieutenant Vieugeot et le mitrailleur, sergent-chef Martin).

Au II/62, le n° 120 est sérieusement « poivré ». Le mitrailleur (sergent-chef Dezellis) est blessé par un éclat d'obus à la cuisse. L'avion s'écrase sur la piste de Mantes-la-Jolie. Le n° 121, raccompagné par quatre 109 jusqu'à Orly, se pose à Villacoublay, mais revendique l'un de ses assaillants.

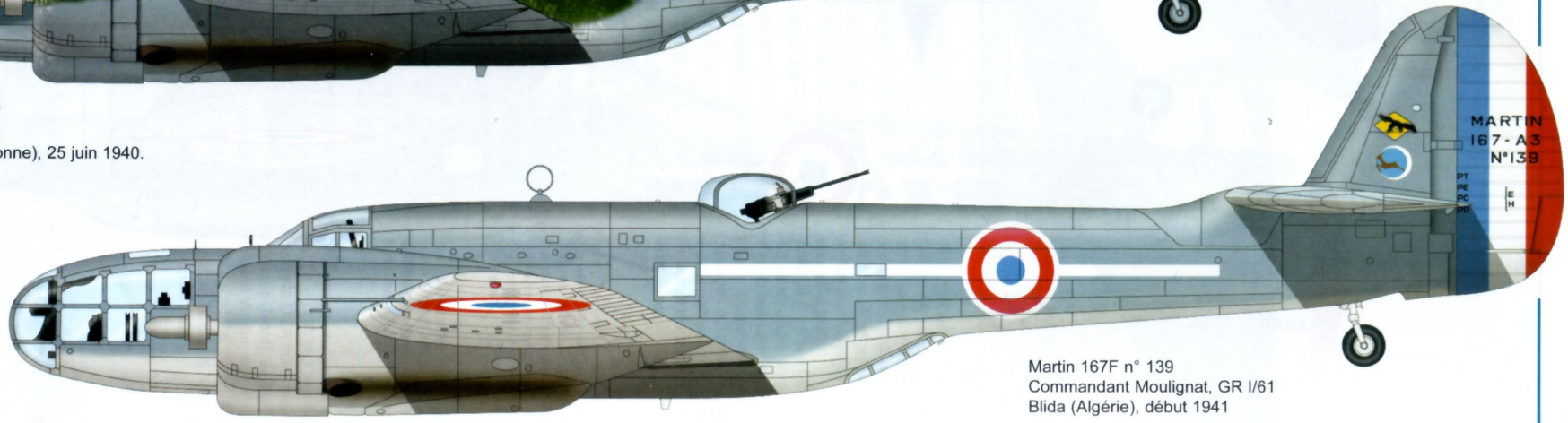
Gaudily adorned with red stripes, M.167Fs of GB I/62 are ready to fly across the Mediterranean to France. Meknès (French Morocco), April 29, 1940.
The first machines were delivered either in bare metal or painted with a coat of yellow primer and had to be camouflaged in the field .



Martin 167F n° 34
GB I/62
Meknès (Maroc), 29 avril 1940.

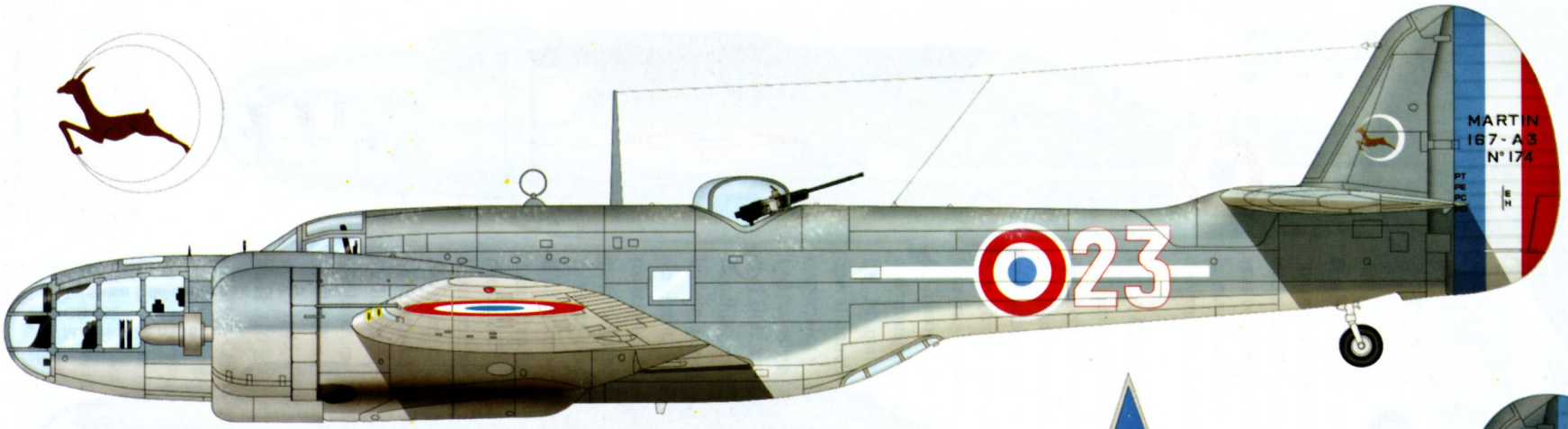


Martin 167F n° 187
GB I/62
Toulouse (Hte-Garonne), 25 juin 1940.



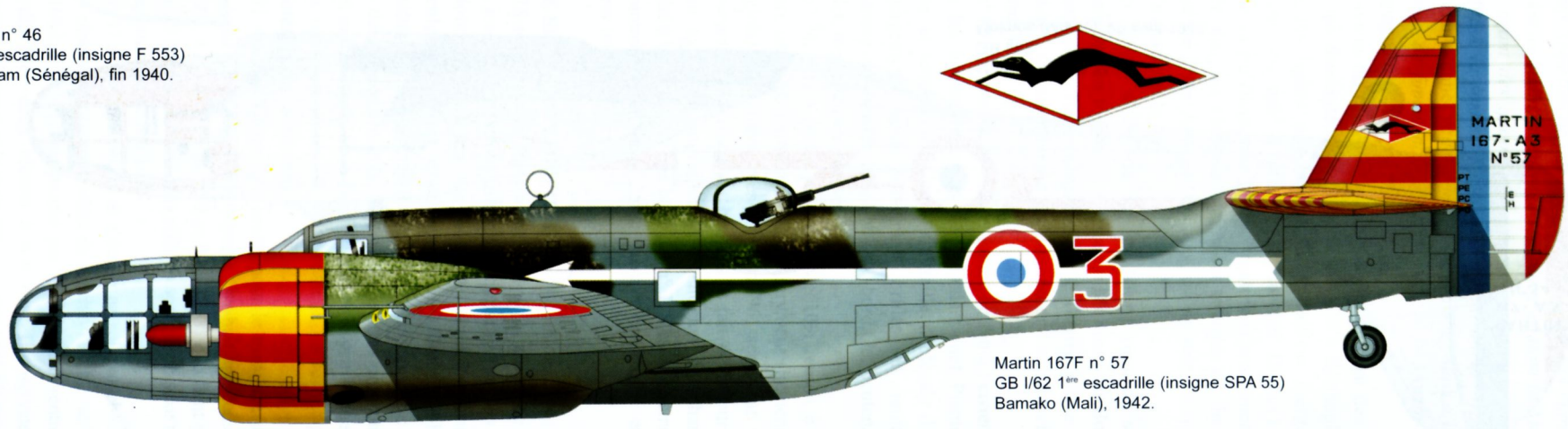
Martin 167F n° 139
Commandant Moulignat, GR I/61
Blida (Algérie), début 1941

© P-A. Tilley - juin 1999



Martin 167F n° 174
GR I/61 2ème escadrille (insigne VR 552)
Blida (Algérie), fin 1940.

Martin 167F n° 46
GB I/63 1ère escadrille (insigne F 553)
Dakar-Ouakam (Sénégal), fin 1940.



Martin 167F n° 57
GB I/62 1ère escadrille (insigne SPA 55)
Bamako (Mali), 1942.

© P.-A. Tilley - juin 1999

Le lieutenant Moron, chef de bord du n° 121, témoigne :
« *À 19h40, à la verticale d'Abbeville, nous rencontrons une patrouille de 5 Me 109 et deux autres de chacune 3 Me 109, soit un total de 11 Me 109. Après un battement d'ailes du premier avion, tous les Me 109 piquent simultanément sur les deux G.M. En application de la tactique énoncée avant le départ, la section de G.M. se disloque et chaque avion évolue individuellement : 4 Me 109 s'attachent au G.M. 121 (durée du combat : 16 mn), 7 Me 109 s'attachent au G.M. 120 (durée du combat : 4 mn).*
« *Les Me 109 évoluent en carrousel, attaquant en piqué par l'arrière et reprenant de l'altitude après l'attaque. Les G.M. manœuvrent en « S » et en piqué jusqu'au ras du sol. Ils rentrent dans nos lignes en vol rasant et en évolutions.*
« *Les deux G.M. attaqués par des forces supérieures n'ont pas tenté de « faire face »; ils ont essayé de se dérober le plus rapidement possible par piqué et en « S ». Il semble que ce soit là la manœuvre la plus défavorable pour le G.M. qui, fin, rapide et maniable, dispose d'un armement important vers l'avant. La manœuvre des pilotes attaqués et avertis de l'attaque par le mitrailleur arrière, doit donc consister, chaque fois que c'est possible, à « faire face » pour utiliser les feux avant. À remarquer, par ailleurs, que la poursuite allemande a été acharnée (le G.M. 121 a 3 impacts d'obus et 50 impacts de balles et le G.M. 120 a 4 impacts d'obus et 20 de balles). On est en droit de constater que les évolutions nombreuses au ras du sol ont diminué dans de notables proportions l'efficacité du feu des chasseurs ennemis. Tout autre avion de bombardement autre que le Glenn, poursuivi dans de semblables conditions, eut été immanquablement abattu* ».

Le 1er juin, les GB I/63 et II/63 quittent Évreux pour s'installer respectivement à St André-de-l'Eure et Droisy-Nonancourt. Deux appareils du I/63 gagnent Lympne, en Angleterre, en fin d'après-midi, chargés de médicaments qu'ils doivent larguer aux troupes françaises à Zuydcoote. Touchés par la *flak* en arrivant au-dessus de la Belgique, ils doivent faire demi-tour. L'un des deux (n° 53) sera abandonné à Lympne et le second (n° 43) menèra à bien sa mission le lendemain.

LE DÉBUT DE LA FIN

Tandis que Dunkerque monopolise l'attention et les efforts de l'aviation allemande, l'armée de l'Air profite du répit pour souffler un peu. Entre le 1er et le 4 juin, l'aviation de bombardement n'exécute aucune attaque de jour et seulement 82 sorties nocturnes au-dessus de l'Allemagne. Au matin du 5 juin, qui marque le début de la campagne de France proprement dite, la situation du Groupement n° 1 est la suivante :

Unité	*Base*	*Avions*		*Équipages*
		Existants	*Disponibles*	
I/62	Damville	10	6	9
II/62	St Martin	14	9	14
I/63	St André	10	6	10
II/63	Nonancourt	12	8	12
Totaux		**46**	**29**	**45**

Le 5 juin, à partir de 12h30, dix huit appareils du Groupement n° 1, protégés par une puissante escorte de chasse, bombardent les points de passage de la Wehrmacht sur la Somme, dans la région de Péronne et de Roye. Ils sont accueillis par la *flak*, toujours aussi nombreuse et précise, et par les Bf 109.

Le n° 74 du I/62 est abattu en flammes par la chasse allemande près de Montdidier. Le mitrailleur (adjudant-chef Gauche) est gravement brûlé. Le n° 68 du I/63 subit une attaque prononcée de la part de sept Bf 109 qui le descendent près de Beauvais. L'appareil explose en touchant le sol. Le mitrailleur (sergent-chef Chieusse) est tué et les deux autres membres de l'équipage (sous-lieutenant Vaux et adjudant Mony) brûlés au troisième degré. Deux autres appareils (n° 28 et n° 128 du II/62) sont endommagés, l'un par la chasse, l'autre par la *flak*.

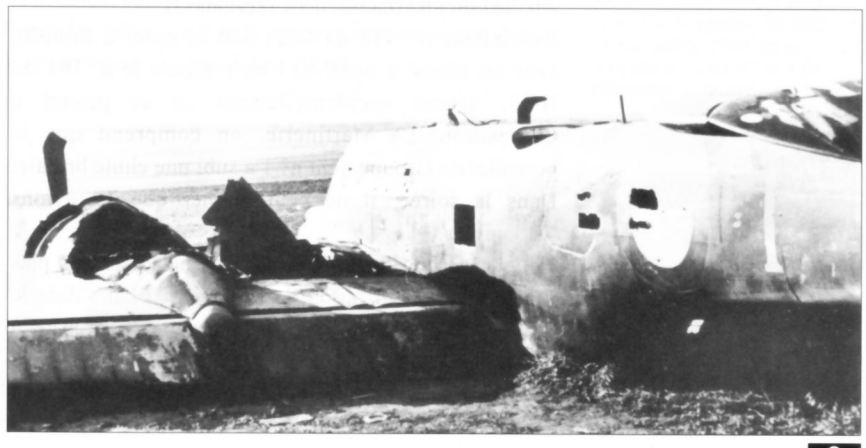
En fin de journée, le 6 juin, 15 appareils bombardent des blindés au nord de Roye et au nord-ouest de Péronne. Le n° 47 du I/62 reçoit un coup direct de la *flak* et explose en plein vol, entraînant son équipage dans la mort (sous-lieutenants Painchaux et Rigaux et sergent Hardy). Le n° 25 est également atteint par la *flak*, mais peut regagner Damville malgré les blessures de son pilote (lieutenant Selva); l'avion est irréparable.

Le 7 juin, le Groupement n° 1 réalise un total de 34 sorties en trois expéditions. Au cours de la troisième mission, les Glenn sont coiffés par la chasse allemande. Le n° 26 du II/63 est descendu au sud de Roye (sous-lieutenant Le Marchant de Trigon, sergent-chef Bufferne et sergent Chommeloux tués). Un appareil du II/62 (n° 69) est légèrement endommagé.

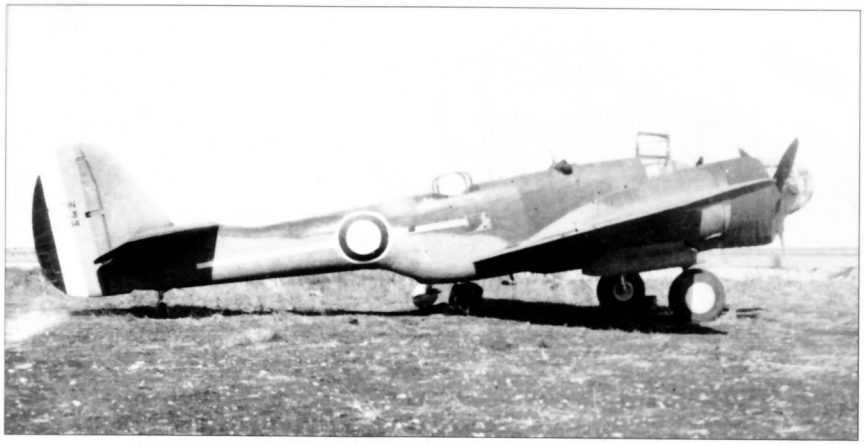
Scène typique de la bataille de France : des mécanos préparent le chargement de bombes pour la prochaine mission. Il s'agit vraisemblablement de l'un des deux groupes basés à Évreux-Fauville. Monté au front le 21 mai, le GB II/63 ne récupère son personnel technique que dix jours plus tard. En attendant, ce sont les équipages qui doivent aider à faire les pleins, charger les bombes et les bandes de mitrailleuses. (ECPA)

Above : *The first operational missions were flown under primitive conditions. While waiting for their mechanics and ground equipment to arrive, aircrews hand-lifted themselves bombs and ammunition into their aircraft.*

Below : *this wreck is probably Cne Watrin's M.167F of GB I/63, which was shot down by mistake by British AA fire near Lille, on May 24, 1940.*



Un Glenn abattu, probablement le n° 61 du GB I/63, tombé victime de la DCA britannique à Lezennes (Nord), le 24 mai. Le capitaine Watrin, commandant la 2ème escadrille, trouvera la mort dans le crash. (Bundesarchiv)



Le Martin 167F n° 184 a d'abord été affecté au GB I/32. Lorsque ce groupe a été entièrement transformé sur DB-7, ses Glenn ont été cédés à l'aéronautique Navale à Médiouna, le 24 juillet 1940. C'est probablement sur ce terrain et sous ses nouvelles « couleurs » qu'il a été photographié. (Collection J. Mutin)

The M.167F n° 184 was at first issued to GB I/32. When this unit converted to Douglas DB-7s, all M.167Fs were handed over to the Aéronautique Navale (French Navy) at Médiouna.

Dans la soirée, deux autres Glenn (n° 63 et 95) sont détruits par la chasse allemande, mais au sol, lors du mitraillage d'Évreux-Fauville.

Au matin du 8 juin, les effectifs du Groupement n° 1 ont fondu à 17 appareils disponibles. Pourtant, ce jour-là, il effectue 29 sorties en deux missions. Un seul appareil est touché (adjudant-chef Habourdin, mortellement blessé).

Le 9 juin, le II/63 est replié sur Châteauroux-Déols. Dans la soirée, seuls 9 appareils sur les 16 prévus décollent pour bombarder les blindés allemands en train de franchir l'Aisne à Pontavert et des convois près de Fère-en-Tardennois. Attaqué par quatre Bf 109, le n° 140 du I/63 est mis en flammes au-dessus de Soissons. Le pilote (sergent-chef Rey) et le mitrailleur (sergent Martin) évacuent l'avion. Ayant sauté trop bas, le premier se tue en arrivant au sol et le second est fait prisonnier. L'observateur (lieutenant Pollet) avait probablement déjà été tué par les balles des chasseurs.

Le 10 juin, le Groupement n° 1 se rassemble à Châteauroux, les I/62 et II/62 à La Champenoise et les I/63 et II/63 à Déols.

Le mauvais temps perturbe les missions demandées les 11 et 12 juin. Ce dernier jour, la totalité du groupement (17 avions) est lancée contre des blindés sur les pénétrantes de Reims. Un seul avion parvient à larguer ses bombes, mais la formation survole un convoi arrêté devant la gare de Bergnicourt, dont la *flak* a été judicieusement déployée. Pas moins de cinq Glenn sont abattus :

– n° 34 du I/62 (un blessé);
– n° 60 du II/62 (trois blessés);
– n° 133 du II/62 (deux tués, un prisonnier);
– n° 154 du II/62 (deux tués, un prisonnier);
– n° 161 du I/62 (un tué, deux prisonniers).

Un sixième (n° 113 du I/62) doit se poser à Romilly avec un blessé à bord. Si l'on y ajoute le n° 191 du II/62, détruit accidentellement en se posant à Châteauroux-La Martinerie, on comprend que le potentiel du Groupement n° 1 a subi une chute brutale. Dans la soirée, il ne peut aligner que 12 avions disponibles.

De toute façon, l'issue de la lutte ne fait désormais plus aucun doute et, en raison de l'entrée de l'Italie dans le conflit, le 13 juin, le groupement est averti de se préparer à franchir la Méditerranée. Le 14 juin, les Glenn interviennent pour la dernière fois sur le front Nord. Le repli progressif amène le Groupement n° 1 à Oran-La Sénia, le 18 juin.

Situation du Groupement n° 1 le 18 juin 1940

État-Major : 1 (n° 107)
GB I/62 : 13 (n° 10, 12, 13, 56, 75, 79, 83, 91, 96, 109, 110, 129, 187)
GB II/62 : 13 (n° 4, 28, 94, 121, 127, 128, 135, 137, 152, 166, 182, 193, 207)
GB I/63 : 13 (n° 31, 43, 46, 47, 48, 50, 71, 108, 117, 124, 159, 179, 186)
GB II/63 : 11 (dont n° 49 81, 86, 90, 119)

GUERRE DANS LE SUD

Premiers Martin 167F à entrer en lice contre l'Italie, les appareils du GR I/61, alors basé à Youks-les-Bains (Algérie), effectuent leur première mission de reconnaissance photo sur Catane (Sicile), le 11 juin. Le groupe ne se contente pas de prendre des photos, puisqu'il participe également aux bombardements de Tripoli (15 juin), Cagliari (16 juin) et Zouara (19 juin).

Le GB I/32, provisoirement équipé en M.167F à partir du 14 juin, effectue six sorties de reconnaissance en mer depuis Médiouna avant d'être transféré à Sidi-Rahal.

Le 19 juin, le Groupement n° 1 s'installe dans le Sud algérien, les GB I/62 et II/62 à Canrobert et les I/63 et II/63 à Aïn Beida. Le 22 juin, 27 appareils du groupement attaquent Trapani (Sicile). L'opposition italienne est faible, les résultats de l'attaque aussi.

Plus fructueuse, apparemment, est la mission du 23 juin, lorsque trois appareils du I/63 s'en prennent au port de Zouara, dans lequel ils incendient une cuve d'essence et un petit cargo. Sept appareils bombardent Palerme et deux appareils sont accidentés à l'atterrissage au retour. La dernière mission de guerre se déroule le 24 juin, lorsque trois appareils du II/63 attaquent Zouara, sans grande réussite.

Le soir, les avions sont cloués au sol par l'armistice. La bataille est terminée, mais la guerre continue.

SOUS LE SIGNE DE L'ANCRE

Les trois premiers Martin 167F destinés à l'aéronautique Navale (à noter que le surnom de « Glenn » est totalement inconnu dans la marine) sont livrés le 23 mai 1940. Jusqu'au 19 juin, un total de 40 appareils est ainsi pris en compte. L'aéronavale envisage de rééquiper ses unités côtières avec cette première tranche et demande ensuite la cession de 30 machines supplémentaires pour former trois nouvelles escadrilles de bombardement.

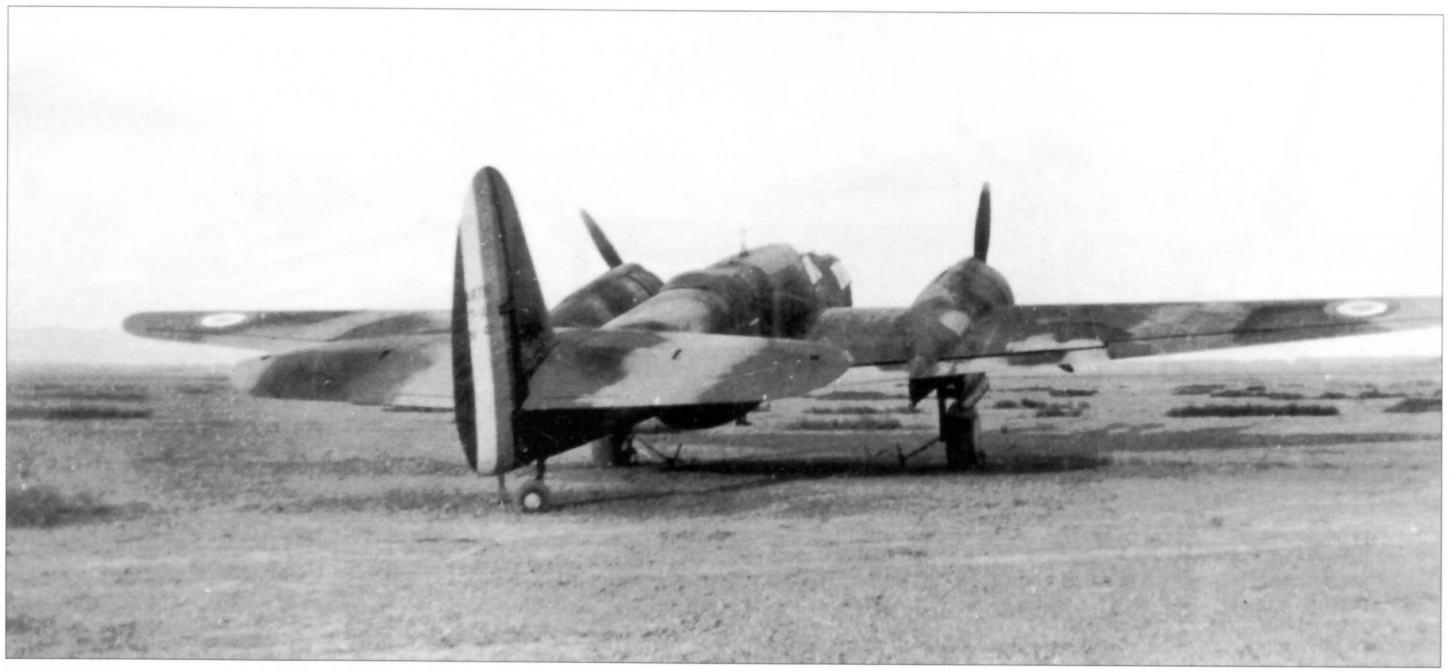
La première unité transformée est l'escadrille B3, qui reçoit ses Martin 167F à Rochefort le 11 juin. Il semble qu'elle en ait touché neuf avant d'être repliée à Casablanca.

L'escadrille 4B est créée à Médiouna vers le 15 juin et ne reçoit que quelques machines dépourvues de lance-bombes et d'armement défensif.

Ces deux escadrilles, qui devaient être rejointes par la 2B, forment la Flottille 12FB, placée sous les ordres du capitaine de frégate de Gail.

Armée à Oran le 15 juin, l'escadrille 14E du lieutenant de vaisseau Lepeltier est transférée à Médiouna pour recevoir six Martin 167F que, pour la plupart, elle ne percevra qu'après l'armistice.

Les Martin 167F frappés de l'ancre de marine ne seront pas utilisés en opérations.



LE JEU EN VALAIT-IL LA CHANDELLE ?

Dans son rapport de fin de campagne, le commandant Bézu, commandant le GB II/63, rend hommage aux grandes qualités du Martin 167F. Il souligne plus particulièrement l'exceptionnelle fiabilité de ses moteurs, la rapidité et la maniabilité de l'avion. En revanche, il estime l'armement défensif insuffisant, principalement dans le secteur arrière où subsiste un important angle mort. La courbure du plexiglas déforme le champ de vision, ce qui rend l'observation et le repérage rapide des objectifs assez difficiles.

Toutefois, ses plus grandes critiques sont formulées à l'encontre des tactiques d'emploi. Il a remarqué que l'efficacité de la *flak* s'était trouvée renforcée par deux éléments, parfois conjugués : le bombardement d'un même objectif deux jours de suite au même horaire et l'envoi de bombardiers en fin de soirée, alors que la *flak* a eu tout son temps de se mettre en place. Il estime qu'il aurait fallu consacrer une patrouille pour neutraliser la *flak*, ce que le puissant armement avant fixe du Glenn Martin aurait pu permettre.

Stigmatisant la cascade d'intermédiaires, entraînant l'arrivée des ordres parfois moins de dix minutes avant l'heure de décollage et la quasi impossibilité d'avertir les équipages des contre-ordres, il conclut en se demandant si finalement le jeu en a valu la chandelle. Les pertes furent très élevées pour des résultats qu'il qualifie de maigres. Les mêmes résultats auraient pu être obtenus, écrit-il, avec des missions de nuit qui, au moins, auraient abaissé le taux des pertes à un niveau plus acceptable.

BILAN DU GROUPEMENT N° 1 (mai-juin 40)

	I/62	II/62	I/63	II/63	Total
Nombre de sorties	49	74	72	109	304
Avions perdus	8	9	5	3	25
Équipages tués	7	8	11	4	30

II - L'AVIATION DE L'ARMISTICE

Les commissions d'armistice allemande et italienne autorisent le maintien de cinq groupes équipés en Martin 167F outre-mer, quatre de bombardement (GB I/39, I/62, II/62 et I/63) et un de reconnaissance (GR I/61), et acceptent la transformation du GR I/22, qui vole alors sur Potez 63.11. Sous la pression de nombreux événements, la situation évoluera sensiblement pendant les quelque trente mois que va durer la période qui s'étend de l'armistice aux débarquements anglo-saxons en Afrique du Nord.

GB I/32 : hâtivement rééquipé en Martin 167F, à la mi-juin 1940, ce groupe est à nouveau transformé sur DB-7 le 5 juillet, à Médiouna.

GB I/39 : basé en temps de paix à Rayack (Liban), le I/39 est engagé dans la campagne de Syrie, dont la conclusion défavorable aux armées de Vichy entraîne sa dissolution le 30 septembre 1941.

GB I/62 : le 6 juillet 1940, le I/62 quitte Canrobert pour Meknès avec 12 Glenn. Une semaine plus tard, il est dirigé avec le II/62 sur Thiès (Sénégal) pour la protection du port de Dakar, attaqué par la flotte britannique le 8 juillet 1940. Il gagne Bamako (Mali) le 30 septembre.

GB II/62 : ce groupe se pose également à Thiès le 18 juillet 1940 et rejoint le I/62 à Bamako le 16 novembre.

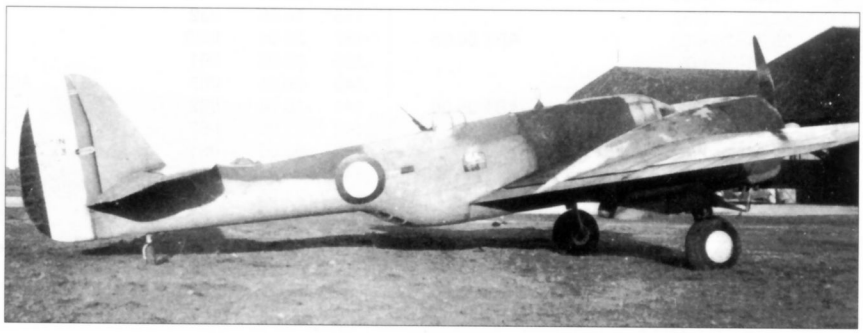
GB I/63 : le 5 juillet 1940, le I/63 quitte Aïn Beida pour Marrakech, puis il est mis en état d'alerte à Médiouna, du 13 au 18 juillet. Le 8 août, un détachement gagne Dakar pour renforcer le potentiel de l'AOF.

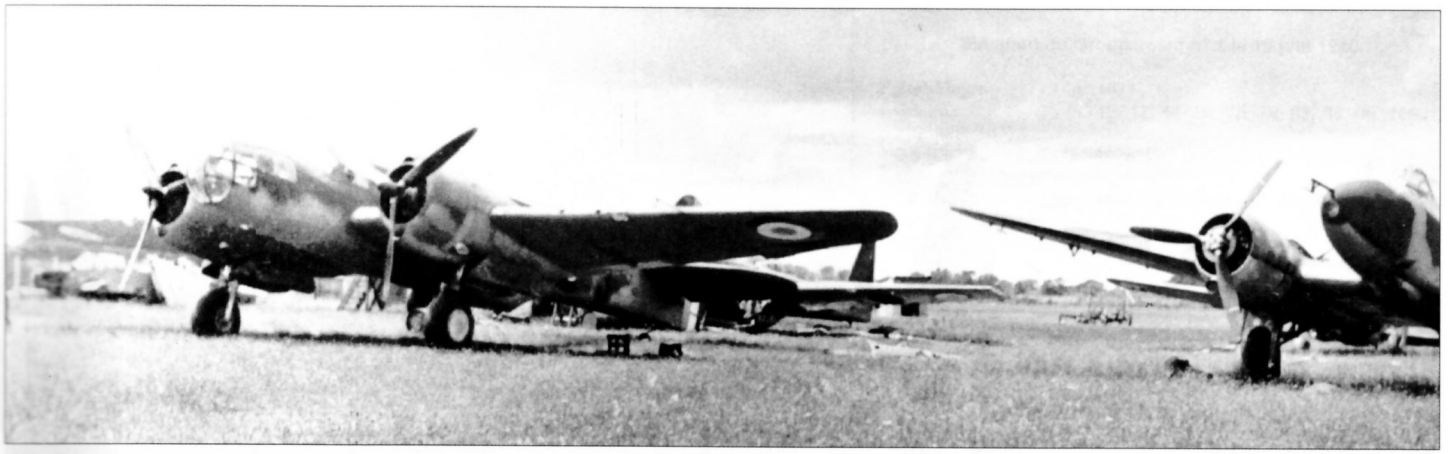
Ci-dessus :
le Martin 167F n° 48 a été replié à Médiouna par le GB I/63. Cet avion a été endommagé légèrement par la *flak* lors d'une sortie le 29 mai.
(SHAA)

Above:
The M.167F n°48 of GB I/63 was flown to safety to Morocco. It was slightly damaged by flak on May 19, 1940.

Below:
Many M.167Fs were held in reserve so that they could be delivered to first-line units according to their needs. This one, n°7, was handed over to GB II/62 on June 17.

Ci-dessous :
Comme un certain nombre d'appareils, le Martin 167F n° 7 est versé à la réserve ministérielle, chargée de la répartition d'un volant d'avions en fonction des besoins du front. Il sera affecté le 17 juin au GB II/62. En décembre 1940, on le retrouve au GB II/63 en AOF.
(Collection J. Mutin)

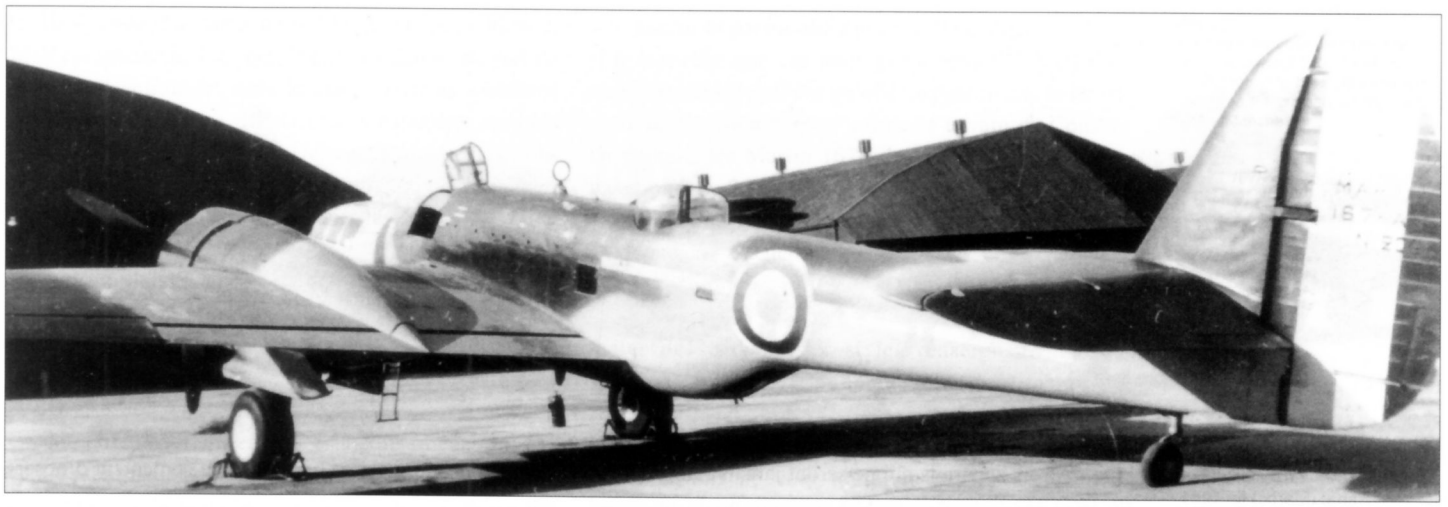




SORT DES MARTIN 167F AVANT LE 25 JUIN 1940

2	14.06	4B (aéronautique Navale)		
3	16.06	4B		
4	17.06	II/62 (?)		ACC ?
5	14.06	I/32		
6	09.06	12FB		
7	17.06	II/62		
8	09.06	4B		
9	17.06	II/62		
10	17.06	I/62		
11	14.06	I/32		
13	.06	I/62		
23	26.04	II/62		ACC 08.05
24	23.04	II/63		
25	02.04	I/62		DET 10.06
26	02.04	II/63		ABT 07.06
27	14.06	I/32	EAA	
28	13.04	I/62	II/62	DET 23.06
29	26.03	I/61	I/63	
31	12.06	I/63		
32	28.04	II/63		
33	01.05	I/61		
34	17.04	I/62		ABT 12.06
35	29.03	I/39		
37	13.04	I/62		ABT 31.05
38	22.03	I/63		ABT 24.05
39	17.04	I/62		ABT 26.05
40	?	I/39		
41	15.06	AN (aéronautique Navale)		
43	28.02	I/63		
44	28.02	I/63		DET 19.05
45	15.04	II/62		DET 24.05
46	12.04	I/63		
47	12.04	I/63		
48	12.04	I/63		
49	02.03	II/63		
50	12.04	I/63		
51	24.02	I/63		ACC 24.02
53	02.03	II/63	I/63	ABD 01.06
54	07.03	I/62		ACC ?
55	20.04	I/62		ACC 21.05
56	14.03	I/62		
58	12.03	I/63		ACC 20.03
59	07.03	I/62	II/62	DET 07.06
60	13.03	II/62		ABT 12.06
61	07.03	I/62	I/63	ABT 26.05
63	29.03	I/39		
64	13.03	II/62		ACC 14.03
66	09.03	I/63	II/63	ACC 23.04
67	24.03	I/39		
68	09.03	II/63	I/63	ABT 05.06
69	22.03	II/62		
70	23.04	II/63		ABT 24.05
71	15.04	I/63		
73	02.04	I/62	EAA	
74	20.04	I/62		ABT 05.06
75	20.04	I/62		
76	02.04	II/62	I/61 (?)	
78	01.05	I/61	EAA	
79	13.04	II/62	I/62	
80	21.03	I/61	I/63	
81	13.04	II/63		
82	07.05	I/61		
83	23.03	I/61	I/63	
84	16.04	I/63	I/62	ACC 02.06
86	23.04	II/63		
88	29.03	I/39		
89	15.04	I/39		
89	15.04	I/39	I/62	ABT 26.05
90	23.04	II/63		
91	22.03	II/62	I/62	
92	30.05	B3		
93	30.05	AN		
94	26.04	II/62		
95	12.04	II/63		DET 07.06
96	18.03	I/62		
97	18.03	I/62	II/62	ACC 20.03
100	26.05	I/61	I/63	
101	18.03	I/62	EAA	ACC 05.06
102	30.04	I/61		
103	?	II/63		
104	29.03	I/39		
105	30.04	II/63		ACC 02.06
106	23.04	II/63		
107	17.04	I/63	Gpt 1	
108	17.04	I/63		
109	13.04	II/62	I/62	
110	19.04	II/62	I/62	
111	02.04	I/39		
112	29.04	II/63		
113	17.04	I/62		ABD 12.06
115	29.03	I/39		
116	15.06	AN		
117	17.04	I/63		
118	02.04	I/39		
119	20.04	II/63		
120	26.04	II/62		ACC 31.05
121	26.04	II/62		ACC 31.05
122	15.04	I/39		
123	01.05	I/61	II/63 (?)	
124	17.04	I/63		
125	08.06	I/63		
126	30.04	I/39		
127	26.04	II/62		
128	26.04	II/62		
129	23.04	I/62		
130	15.04	I/39		DET 10.05
131	01.05	I/61		
133	26.04	II/62		ABT 12.06
134	14.06	I/32		
135	26.04	II/62		
136	14.06	I/32		
137	26.04	II/62		
139	02.05	I/61		
140	08.06	I/63		ABT 09.06
141	16.06	I/32		
142	21.05	I/62		ACC 30.05
143	03.05	I/61		
144	03.05	I/61		
146	21.05	I/62		
147	02.06	I/62		ABT 06.06
148	25.05	B3		
149	25.05	12FB		
150	27.05	B3		
151	29.05	B3		
152	06.06	II/62		
153	30.05	B3		
154	03.06	II/62		ABT 12.06
155	07.05	I/61		
156	17.06	B3		
158	10.06	4B		
160	23.05	B3		
161	12.06	I/62		ABT 12.06
162	14.06	I/62		
164	30.05	B3		
165	27.05	AN		
166	27.05	AN		
169	07.05	I/61		
174	07.05	I/61		
175	23.05	B3		
176	07.05	I/61		
177	27.05	B3		
178	27.05	B3		
179	30.05	I/63		
180	14.06	I/32	II/62	
181	30.05	B3		
182	17.06	II/62		
183	27.05	B3		
184	14.06	I/32		
186	01.06	I/63		
187	30.05	I/62		
188	14.06	I/32		
189	05.06	4B		
190	11.06	AN	I/32	
191	30.05	II/62		ACC 12.06
192	14.06	I/32		
193	27.05	II/62		
194	14.06	I/32	II/63	
195	09.06	4B		
196	?	I/32		ACC 01.06
197	17.06	II/62		ACC 17.06
199	14.06	I/32	EAA	
200	07.06	4B	10E	
201	09.06	4B		
202	10.06	4B		
203	09.06	4B		
204	07.06	10E	4B (?)	
206	14.06	AN		
207	02.06	II/62		
208	14.06	AN		
209	02.06	II/62		ACC 17.06
210	15.06	II/62		
211	15.06	AN		
212	14.06	AN		
213	14.06	B3		
214	07.06	4B	10E	
215	15.06	AN		
216	10.06	AN		
217	14.06	B3		
218	14.06	AN		

Première colonne : numéro de série – Deuxième colonne : date de livraison à la première unité opérationnelle (troisième colonne) – Quatrième colonne : mutation intervenue avant le 25 juin 1940 – Cinquième colonne : sort éventuel avant le 25 juin 1940 (ABT : abattu; ABD : abandonné; ACC : détruit par accident; DET : détruit par toute autre cause).
Pour la date de livraison, nous n'avons pas tenu compte des affectations aux formations autres que les unités opérationnelles (comme par exemple, l'escadrille d'expérimentation ou la réserve ministérielle).



GB II/63 : dissous à Marrakech le 31 juillet 1940, le II/63 est reconstitué à Casablanca le 26 décembre. Après un court séjour à Médiouna, il quitte Marrakech le 6 février 1941 pour Thiès. Le 8 octobre 1941, il commence sa transformation sur Potez 63.11 et devient un groupe de reconnaissance.

GR I/22 : fin juillet 1940, ce groupe abandonne ses Potez 63.11 et récupère dix-neuf Martin 167F neufs qui viennent d'être montés sur les chaînes de Casablanca. Il prend ses quartiers à Rabat-Salé et fin mai 1942, commence sa transformation sur LeO 451.

GR I/61 : basé depuis le 5 juillet 1940 à Blida, le I/61 reçoit l'ordre de céder ses Martin 167F au GR II/36 pour être transformé sur DB-7. Fin juillet, l'état-major change d'avis. Le I/61 renvoie alors le seul et unique DB-7 perçu au dépôt de stockage d'Oran et récupère le seul et unique M.167F touché par le GR II/36. À la suite du passage en « dissidence » de deux équipages (que l'on retrouvera dans le prochain épisode), la commission d'armistice italienne exige la dissolution du groupe, effective au 1er avril 1941.

Escadrille 1B : stationnant à Camp Cazes, début août 1940, cette unité abandonne ses LeO 451 et commence sa transformation sur Martin 167F, au terme de laquelle elle gagne Oran-Perregaux. Elle forme la Flottille 2F avec la 5B, qu'elle rejoint à Dakar, le 29 mai 1941.

Escadrille 5B : il s'agit de la 10E, rebaptisée ainsi le 1er novembre 1940. Ayant récupéré les Martin 167F de la 14E après la dissolution de cette dernière le 1er août, la 5B gagne Marrakech le 10 janvier 1941, puis Dakar. Le 1er juillet 1941, les deux escadrilles de la Flottille 2F sont respectivement rebaptisées 1BR et 5BR.

Escadrilles 2B et 3B : basées à Médiouna, puis Oran-Perregaux, ces deux escadrilles forment la Flottille 3F et gagnent Dakar le 6 octobre. Elles sont rapatriées à Port-Lyautey à partir du 27 mai 1941 et sont relevées en AOF par les deux escadrilles de la Flottille 2F.

Escadrille 4B : c'est l'escadrille créée à Médiouna à la mi-juin 1940. Elle est transférée à Blida au mois d'août, puis devient 4BR le 1er juillet 1941, avant d'être transformée sur Potez 63.11 en décembre.

Escadrilles 2AB et 4AB : ayant été repliées avec leurs derniers Loire-Nieuport 401/411, ces deux escadrilles sont transformées sur Martin 167F début août 1940. Devenues 6B et 7B en novembre, et formant la Flottille 4F à Port-Lyautey, elles sont étrillées pendant la campagne de Syrie et transformées sur LeO 451 en octobre 1941.

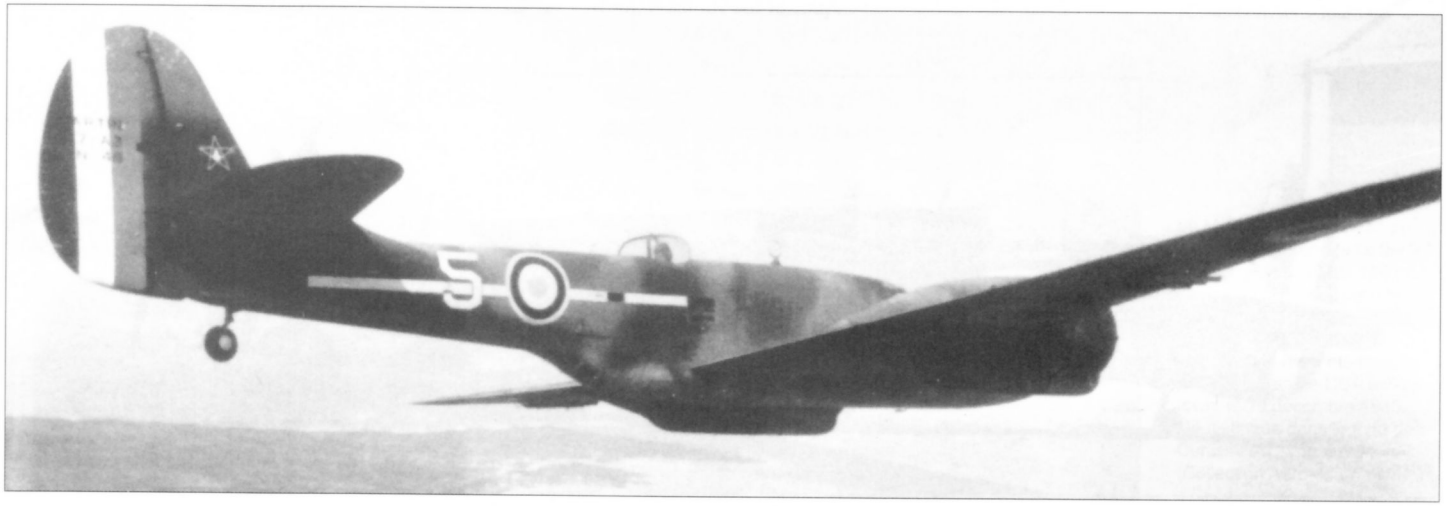
REPRISE DE LA PRODUCTION

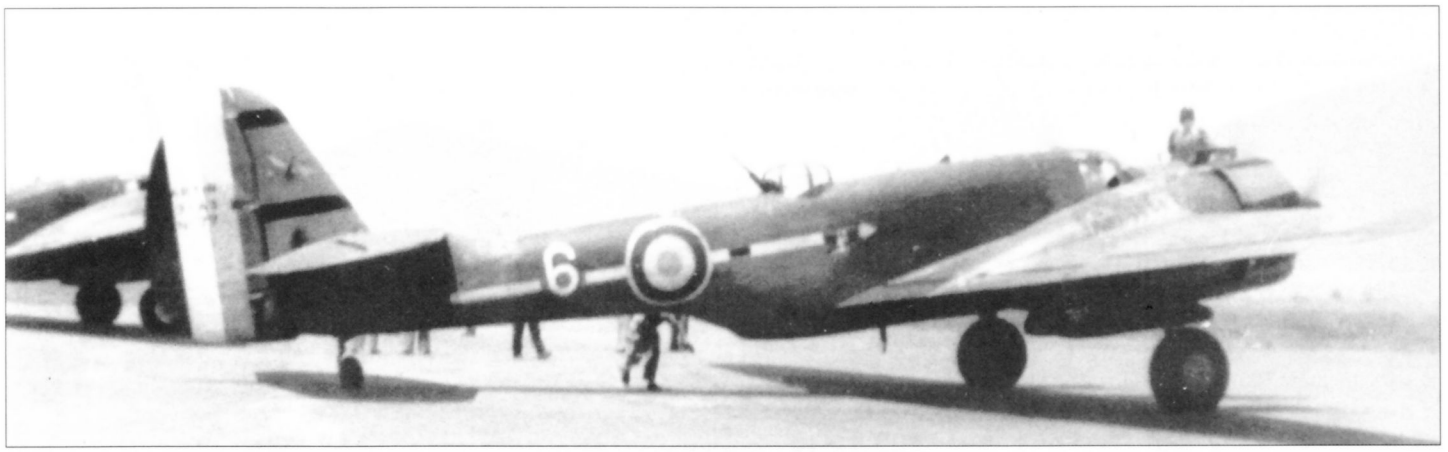
L'AIA de Casablanca, qui n'a pas reçu l'ordre de fermer ses portes, poursuit donc le montage des Martin 167F malgré l'entrée en vigueur de l'armistice. Les commissions d'armistice, qui ne s'étaient pas vraiment penché sur le cas, ferment les yeux après l'affaire de Mers-el Kébir. Les deux premiers avions remontés après la cessation des hostilités (n° 220 et 221) sont livrés le 29 juin. Vingt-trois nouveaux appareils, en caisses, sont débarqués dans le port de Casablanca début juillet. Si l'on

Ci-dessus :
le Martin 167F n° 200, versé à l'escadrille 4B de l'Aéronautique navale avant l'armistice. On le voit ici à Médiouna, en juillet 1940. La bande blanche de fuselage a été peinte, mais les ancres sont encore absentes des cocardes.
(SHAA)

Page précédente :
alors que l'aéronautique Navale a replié tous ses M.167F en Afrique du Nord, sauf un (n° 183), l'armée de l'Air a laissé une bonne vingtaine des siens sur le sol métropolitain. On voit ici le n° 187 du GB I/62 abandonné à Toulouse.
(SHAA)

Ci-dessous :
le n° 46, appartenant au GB I/63, survole les côtes du Sénégal, fin 1940.
On distingue l'insigne de la 1ère escadrille (F 553), une tête de fatma voilée dans une étoile à cinq branches.
L'appareil sera versé au GB II/63 lors de sa reconstitution au mois de décembre 1940.
(Collection J. Mutin)





Le M.167F n° 77 du GR I/22 à Rabat (Maroc) fin 1941. On note la manière fantaisiste dont ont été peintes les bandes jaunes et rouges. Envoyé en renfort au GB I/39 pendant l'affaire de Syrie, cet appareil rentrera sain et sauf. (Collection J. Mutin)

Above: *The M.167F n°77 of GR I/22 at Rabat (Morocco), late 1941. It bears fancy «Vichy stripes». This peculiar plane was sent to Syria in July 1941 to reinforce GB I/39, but it was able to return to Morocco.*

Below: *GR I/61 C/O's personal mount, early 1941. The plane was repainted in very light tones and bore the insignia of the two squadrons, a privilege that, in bomber groups, only the C/O was granted.*

Le M.167F n° 139 du commandant Moulignat, commandant le GR I/61, début 1941. L'appareil a été repeint dans des tons très clairs et porte sur la dérive le double insigne (SAL 71 et V 552) distinctif de la fonction de commandant de groupe. (Collection J. Mutin)

excepte trois appareils qui ne seront jamais remontés (n° 18, 19 et 21), ce sont en tout 58 appareils neufs qui seront livrés à l'aviation française, dont le dernier porte le n° 283 (en raison de séquences discontinues).

Si l'on y ajoute les 191 machines livrées avant l'armistice, on arrive à un total de 249 Martin 167F pris en compte par l'armée de l'Air et l'aéronautique Navale.

III - EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Lorsque la flotte britannique se présente une seconde fois devant Dakar, le 23 septembre 1940, les choses ont bien changé. D'abord, les Britanniques ne sont plus seuls, puisqu'une poignée d'aviateurs français libres les accompagnent, avec comme mission de capturer le terrain de Dakar-Ouakam.

Du côté de l'armée de l'Air de l'armistice, les défenses ont été sérieusement renforcées par l'arrivée, non seulement du GC I/4 du commandant Fanneau de La Horie, mais aussi des deux groupes sur Glenn (GB I/62 et II/62), auxquels s'est joint un détachement de huit appareils du GB I/63, sous les ordres du capitaine Madelin.

Installés à Thiès, les trois unités alignent un total de 28 Glenn, qui sont mis en alerte dès le 16 septembre. Au petit matin du 23 septembre, les trois groupes envoient quelques avions de reconnaissance estimer la puissance de l'armada britannique.

Après l'échec de la tentative de ralliement par les Gaullistes, la parole est à la poudre. Vers 14h25, le sergent-chef Sainte Colombe engage une passe d'armes avec un Swordfish, sans résultat. Pour l'heure, les Glenn s'abstiennent de lancer leurs bombes et se contentent d'observer.

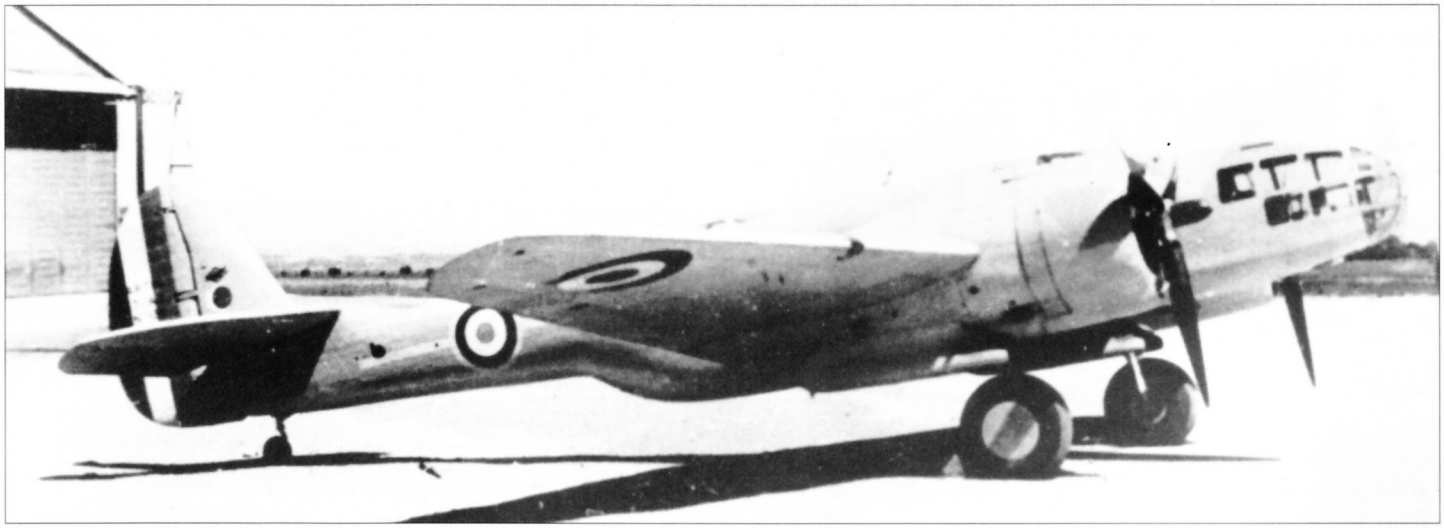
Le lendemain, 24 septembre, les choses s'enveniment. Le Martin 167F n° 91, commandé par l'adjudant-chef Tipveau du GB I/62, largue une bombe de 200 kg sur ce qu'il pense être l'*Exceter*. En fait, il a probablement touché le cuirassé *Barham*. Deux croiseurs sont attaqués par les n° 127 (sous-lieutenant Lafort) et n° 128 (lieutenant Baratçabal) du II/62, mais sans succès. Le n° 182 (sous-lieutenant Quirin), qui renouvelle l'attaque, est pris en chasse par trois Skua, qui doivent vite renoncer à poursuivre un adversaire trop rapide pour eux. Le Glenn a toutefois subi des dégâts importants.

Le 25 septembre, le GB II/62 envoie trois appareils bombarder l'escadre britannique. L'appareil du lieutenant Bavière est pris à partie par trois Skua auxquels il échappe avec aisance; croyant son avion touché, le mitrailleur du Glenn saute en parachute...

Écœurés par l'opiniâtre résistance des Français, les Britanniques décident de suspendre les opérations et, dans l'après-midi, un Glenn du I/63 signale le retrait de l'escadre. Le lendemain, deux reconnaissances effectuées par le II/62 confirment la disparition des navires britanniques des eaux territoriales sénégalaises.

MISSIONS DE REPRÉSAILLES

Rendue furieuse par le bombardement de ses navires à Mers-el Kébir, l'amirauté française ordonne une mission de bombardement contre les bâtiments britanniques ancrés à Gibraltar. Le 5 juillet 1940, cinq Martin 167F de



la 3B décollent à partir de 03h15 depuis Casablanca. Malheureusement, l'un des appareil s'écrase au sud de Bouskara, entraînant dans la mort ses trois membres d'équipage (enseigne de vaisseau Chalandre, seconds maîtres Lallier et Macadre). Deux ne trouvent pas l'objectif et les deux derniers (lieutenants de vaisseau Jalabert et Guibert) tentent d'encadrer le porte-avions *Ark Royal*, sans grand succès.

Réagissant violemment au coup de main anglo-gaulliste contre Dakar, les autorités de Vichy déclenchent une opération de représailles sur Gibraltar.

Le 24 septembre 1940, 11 Martin 167F des escadrilles 2B et 3B et 8 autres des 2AB et 4AB accompagnent une expédition comportant en tout 64 bombardiers, qui lancent 41 tonnes de bombes sur le « rocher ». Quatre appareils du GR I/22 survolent les lieux en fin d'après-midi pour prendre des photos de l'attaque.

Le lendemain, 12 Martin 167F des 2B et 3B et 8 des 2AB et 4AB participent à une seconde mission, en compagnie de 63 autres bombardiers. Les photos prises par quatre Glenn du I/22 montrent que, comme la veille, la majorité des bombes est tombée en mer... De toute manière, cette action n'avait qu'une portée symbolique.

RECONNAISSANCES EN AOF

Conservant par roulement deux escadrilles de Martin 167F en AOF entre fin 1940 et fin 1942, l'aéronautique Navale se signale par une intense activité au-dessus des ports de la Gambie (Bathurst, maintenant Banjul) et de la Sierra Leone (Freetown). Ces sortes d'enclaves dans les territoires de l'AOF demeurés fidèles au gouvernement de Vichy ne subiront aucune attaque directe en raison d'une espèce de *modus vivendi* et de l'état larvé de « ni guerre-ni paix » qui règne à cette époque.

Il n'empêche que ces deux ports seront l'objet d'une surveillance si regulière qu'elle ne peut manquer de surprendre. Utilisant comme escale le terrain de Conakry, en Guinée, les Martin 167F des 3F et 2F n'effectuent pas moins de 38 missions au-dessus de Freetown et 45 au-dessus de Bathurst en un an. On veut bien croire que les Français – et encore plus les marins – redoutaient un nouveau coup de force contre Dakar, le *Richelieu* et l'or de la Banque de France à Kayes, mais on ne peut pas éviter de se demander si les renseignements ainsi recueillis n'étaient pas encore plus profitables à la Kriegsmarine, dont les *U-Boote* manifestaient alors une présence musclée dans le Sud Atlantique.

Ces missions ne vont toutefois pas sans comporter quelques dangers. Peu méfiants, les pilotes français prennent tout leur temps au-dessus de l'objectif et font parfois jusqu'à cinq ou six passages. Le 13 juin 1941, orbitant depuis... 40 minutes, le lieutenant de vaisseau Brard est touché par un Hurricane. Deux membres de l'équipage sont tués sur le coup (premiers maîtres Lemoine et Schreyeck). Le Hurricane abandonne rapidement la partie, mais le bimoteur est en feu et doit amerrir à proximité du cargo norvégien *Rolf*, qui recueille Brard et l'enseigne de vaisseau Esbach pour les débarquer à... Freetown !

Les mêmes causes produisent les mêmes effets, comme ne tarde pas à le découvrir le lieutenant de vaisseau Morange, le 22 août 1941. Alors qu'il effectue sa quatrième passe, il est intercepté au-dessus de Freetown par le *Sergeant* Todd du futur N° 128 *Squadron*. Le M.167F n° 141 (5BR-2) est abattu en flammes. Il n'y a pas de survivant.

Le 11 octobre 1942, deux M.167F de la 1BR (1BR-7, enseigne de vaisseau Spetz, et 1BR-8, lieutenant de vaisseau Vilbert) décollent de Dakar-Ouakam, direction Freetown. À bord du premier se trouve le légendaire capitaine de frégate Daillière, qui vient d'être nommé commandant de l'aéronautique Navale en AOF et qui s'est notamment illustré en juin 1940 en bombardant Berlin à bord du Farman 223.4 *Jules Verne*. Dérouté sur Conakry pour réparer un petite avarie, le M.167F repart avec vingt minutes de retard. Lorsqu'il se présente au-dessus de Freetown, la chasse britannique, alertée par le passage de l'autre M.167F, est en place. Une balle touche Daillière en plein front; il est tué sur le coup.

Below:
Freetown harbour photographed from Lieutenant Vilbert's M.167F on October 11, 1942. The observer identified the warship as the Dido *or the* Manchester.

Bottom:
The M.167F n° 215 after a rough landing at Dakar, on January 24, 1941. This aircraft was slightly damaged by AA fire over Freetown, on December 19, 1940.
In the distance can be seen Curtiss H-75As of GC I/4.

Le port de Freetown photographié par le M.167F du lieutenant de vaisseau Vilbert, le 11 octobre 1942, quelques minutes avant le passage du second Martin 167F, qui sera fatal au capitaine de frégate Daillière.
L'observateur a cru reconnaître le croiseur *Dido* ou le *Manchester* parmi les navires de guerre mouillés dans le port.
(Collection Aéro-Journal)

Le M.167F n° 215 de l'escadrille 2B, accidenté à Dakar-Ouakam le 24 janvier 1941.
L'appareil ne porte pas d'insigne, mais le numéro individuel « 6 » sur la dérive.
Cet appareil avait été touché par des éclats de DCA à Freetown, le 19 décembre 1940.
On distingue dans le fond des Curtiss H-75A du GC I/4.
(Collection Aéro-Journal)

ESCARMOUCHES AU GABON

Ne quittons pas tout de suite l'AOF pour évoquer la courte campagne menée par deux Glenn au Gabon. Après l'échec de Dakar, durement ressenti au sein de l'état-major du général De Gaulle, il est impératif de redorer le blason de la France libre. Après quelques escarmouches, le 17 octobre 1940, une flottille franco-britannique établit un blocus des côtes gabonaises. Gouverné par un aviateur, le général Têtu, le Gabon est resté loyal au gouvernement du maréchal Pétain. Immédiatement, Têtu réclame l'aide de l'armée de l'Air. Il obtient... trois Martin 167F du GB I/62 – et encore, l'un d'entre eux (n° 10) est retardé par une crise de paludisme de son pilote. Les M.167F n° 110 (lieutenant Selva) et 109 (lieutenant Beuchet) se posent à Libreville le 25 octobre.

Les Français libres ne disposent que des Potez 25TOE du détachement de l'Air au Cameroun (capitaine Biarnais) et de celui du Gabon et du Moyen Congo (lieutenant Guigonis). Pour l'heure, ces avions se contentent de lancer des tracts et quelques bombes légères.

Le 25 octobre voit le premier des trois seuls combats aériens qui mettront aux prises des Français de Vichy à des Français libres. Dès son arrivée à Libreville, le lieutenant Selva est envoyé en mission au-dessus de Lambaréné. Il croise en chemin le Potez 25 du lieutenant Noël. Celui-ci, manœuvrant habilement, permet à son mitrailleur de loger quatre balles dans le Glenn. L'effet de surprise ainsi créé permet au Potez de s'échapper au ras des arbres.

Le 30 octobre, le M.167F n° 109 est accueilli au-dessus de Lambaréné par un tir nourri de la DCA, qui endommage un de ses volets. L'appareil peut regagner Libreville, mais il est irréparable.

Le 6 novembre, Selva en « alerte chasse » (équipage réduit au pilote et au mitrailleur) décolle à la poursuite de deux Lysander qui viennent de bombarder l'aviso *Bougainville* au mouillage devant Libreville. Il en rattrappe un et l'endommage fortement. L'appareil se posera en Guinée espagnole.

Le même jour, l'adjudant-chef Sainte Colombe (n° 10) blesse le mitrailleur d'un autre Lysander.

Le 10 novembre, une convention d'armistice est ratifiée et les troupes gaullistes pénètrent dans Libreville. Les Français libres récupèrent les M.167F n° 109 et 110 qui seront réparés et versés au groupe *Bretagne*. Le n° 10 a déjà regagné Bamako (Mali) où stationne alors son groupe.

IV - DISSIDENCES ET MISSIONS DE RACHAT

Le 10 février 1941, profitant d'un vol de réglage, le sergent Brugger du GR I/22 pose le M.167F n° 114 à Gibraltar. Il a toutefois oublié d'informer ses deux compagnons de ses intentions. Si le sous-lieutenant Girardon prend la chose du bon côté et décide de rester, le second exige d'être rapatrié et fait intervenir le consulat français pour parvenir à ses fins.

Cependant, à Rabat, les choses s'enveniment. Ayant mal apprécié cette escapade, la commission d'armistice fait désarmer le GR I/22 le 14 février. Paradoxalement, c'est la marine britannique, qui, une fois encore, vole au secours de l'armée de l'Air. Le 8 avril, une petite flottille britannique a capturé le bananier français *Fort-de-France* et le conduit sous bonne escorte à Gibraltar. Le GR I/22 est désigné pour localiser les navires britanniques. Le 12 avril, aidé par deux M.167F des escadrilles 1B et 5B, le sous-lieutenant Bonnemaison mène à bien cette mission. Le bananier ayant été libéré par la marine française, les sanctions à l'égard du GR I/22 sont levées.

Les mêmes causes produisent les mêmes effets à la Flottille 4F. Le 1er mars 1941, pendant que tout le monde est occupé par une cérémonie sur le terrain de Tafaraoui, qu'occupe la 4F depuis le 26 février, le premier maître Claude et le quartier maître Stourm « empruntent » un appareil de la 7B. Là encore, la réaction ne traîne pas : l'unité est interdite de vol, son commandant, le capitaine de corvette Huber, et celui de l'escadrille 7B, le lieutenant de vaisseau Lainé, sont mis aux arrêts.

Les punitions sont rapidement levées et la 4F reprend son entraînement le 21 mars. Le 30 mars, le croiseur *Sheffield* et quatre torpilleurs attaquent un convoi français. À 16h27, escortés par des D.520 de la 2AC, huit M.167F décollent, avec à leur tête Huber et Lainé. Ils repèrent l'escadre de Sa Majesté entre Gibraltar et Ceuta et la bombardent, revendiquant un coup au but sur un torpilleur proche sur le *Sheffield*. Les sanctions sont levées le lendemain.

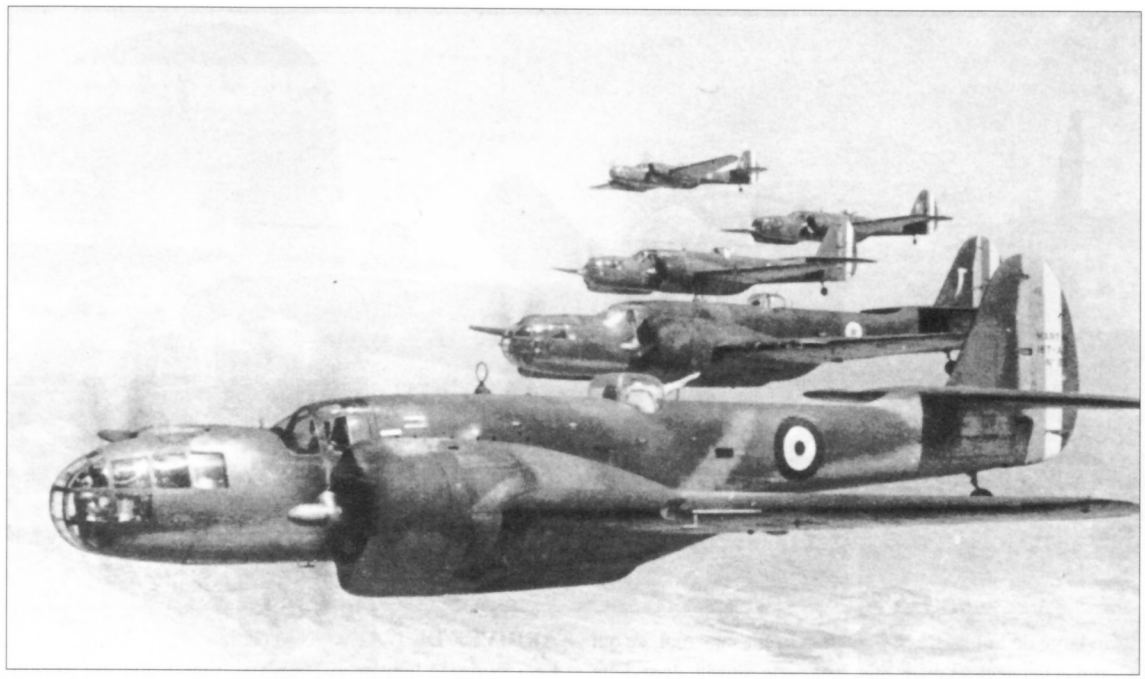
V - LES FORCEURS DE BLOCUS

En mars 1941, la Côte Française des Somalis, petit territoire demeuré loyal au gouvernement de Vichy, est totalement isolé du reste du monde. Soumis à un blocus naval, il est par ailleurs encerclé par les troupes britanniques qui occupent l'Abyssinie, dont les Italiens viennent d'être chassés. Un vaste trafic est alors organisé par les marins yéménites. Cependant, non seulement ils ne disposent pas de tout ce dont les Français ont besoin, notamment des médicaments, mais en plus, ils exigent d'être payés en pièces d'or.

Les hydravions à long rayon d'action d'Air France (Laté 522 et Laté 611) sont sollicités, mais la compagnie se montre réticente à prêter ses précieux appareils pour des liaisons aussi aléatoires. Aussi, le GB I/39, qui possède trois Martin 167F équipés en « grand raid » (c'est-à-dire avec des réservoirs auxiliaires leur permettant de franchir 2 500 km

The crew of the M.167F n°266, who carried out the first flight between Marignane (France) and Djibouti, seen after the return trip, on July 26, 1942.

L'équipage du Martin 167F n° 266 qui effectue la première liaison entre Marignane et Djibouti, photographié après son retour, le 26 juillet 1942. De gauche à droite, lieutenant Person, commandant Gaudillère, adjudant Adnet et sergent Layec.



Vol de groupe du GB I/39 en 1940. À cette période, une escadrille de l'unité avait adopté des chiffres arabes, comme le GC I/7. Au premier plan, le n° 35, détruit accidentellement le 15 avril 1941.
(Collection CAC)

sans escale) est convié à participer au « pont aérien ».

Le 1er mai 1941, le Glenn n° 104, piloté par le lieutenant Baron, quitte Rayack et dépose 25 kg de médicaments et 100 kg de frêt postal à Djibouti. Il est de retour le 3. Une seconde liaison est entreprise le 6 juin par le lieutenant Kerhouas. Il rentre le 8 juin, en 7 heures 40 de vol à la moyenne de 343 km/h. Cependant, les événements qui se précipitent au Levant ce même jour vont occuper les Glenn du I/39 à tout autre chose.

En 1942, les liaisons sont reprises par les Amiot 354, 356 et 370 civils, mais en avril, tous les avions sont soit immobilisés, soit en cours de transformation en longs courriers. Il faut se résoudre à faire à nouveau appel aux Martin 167F. Le 25 mai 1942, le M.167F n° 260 du GR I/22 est convoyé à l'AIA d'Aulnat pour y subir de nombreuses transformations : dépose de l'armement, installation d'un réservoir auxiliaire dans la tourelle supérieure et dans la soute et aménagement de l'espace disponible pour accomoder 500 kg de frêt. Le 11 juin 1942, immatriculé F-BAFT, l'appareil bourré de carburant (3 500 litres), de courrier, de frêt divers et d'or, décolle d'Istres. Il fait escale à Athènes, d'où il repart le lendemain, mais il est contraint d'atterrir en Érythrée, où l'équipage du lieutenant Vauché est interné par les Britanniques.

Le GR I/22 prête un second appareil, le n° 266. Comme le temps presse, les modifications se limitent à l'installation de trois réservoirs de 80 litres sous le siège du radio et dans la soute. Officiellement prêté à Air France et immatriculé F-BAHC, l'appareil est confié à des militaires volontaires, sous les ordres du commandant Gaudillère, chargé de missions du cabinet militaire à Vichy. Le 11 juillet, avec sa cargaison de médicaments, destinée tant à Djibouti qu'à Madagascar (sa destination finale) et de 50 kg de pièces d'or, le Glenn s'envole de Marignane. Après une escale à Tunis puis à Aidabiyah (Libye), il arrive au petit matin du 13 à Djibouti. Deux jours plus tard, il poursuit sur Ivato et regagne tranquillement Marignane le 26 juillet. Cet appareil, avec un équipage différent commandé par le commandant Chassin, effectue un second voyage, dont il rentre le 9 septembre 1942.

VI - LA CAMPAGNE DU LEVANT

À la suite du soulèvement de Rachid Ali contre le gouvernement pro-britannique en Irak, les Allemands décident de soutenir l'initiative, d'une part en fournissant armes et munitions et d'autre part en envoyant un détachement aérien (*Sonderkommando* Junck, composé des He 111 de la 4./KG 4 et des Bf 110 de la 4./ZG 76, soutenus par des Ju 52/3m et Ju 90, et d'une douzaine de Fiat CR.42 de la 155ª *Squadriglia* avec trois trimoteurs de transport). Pour parvenir à leurs fins, les Allemands discutent avec le gouvernement de Vichy à propos de l'utilisation d'escales au Liban et en Syrie.

Inutile de préciser que les Britanniques réagissent au quart de tour face à cette grave menace. L'Irak est une place forte vitale pour eux, non seulement comme glacis pour protéger l'Égypte et le canal de Suez, mais aussi parce que ce pays est l'un de leurs principaux fournisseurs de pétrole.

Le 9 mai 1941, les premiers avions de la Luftwaffe se présentent à Alep. Le 14 mai, le premier avion de la RAF, un Blenheim, se présente au-dessus de Palmyre. La situation apparaît donc clairement aux Britanniques et, rapidement, la décision d'envahir la Syrie est prise en haut lieu. À cette époque, l'aviation française ne dispose que de 49 avions de combat modernes, parmi lesquels les 12 Martin 167F du GB I/39, sous les ordres du commandant Ader, et basés à Rayack (terrain principal) et Madjaloun (terrain avancé).

Le 6 juin, le commandant Ader effectue une reconnaissance au-dessus de Chypre et deux autres appareils une mission au-dessus de Haiffa, conclue par un lancer de tracts.

LE DÉBUT DES OPÉRATIONS

Le 8 juin, les Britanniques déclenchent l'opération « Exporter » et pénètrent en trois points au Liban et en Syrie.

Dès le premier jour des hostilités, le I/39 est sur la brèche, menant à bien onze sorties sur des colonnes de véhicules se dirigeant sur Qouneitra et Cheikh Meskine.

Le lendemain, 9 juin, six appareils participent avec quatre... Bloch 200 au bombardement de l'escadre anglai-

M.167Fs over Syria in 1940. At this time, GB I/39 planes were identified by arabic numerals. Closest to the camera, n°35 was written off on April 15, 1941.

Le Glenn n° 78, en provenance du GR I/22, est criblé de balles à Alep-Nerab le 9 juillet. L'appareil est abandonné sur place. Après la campagne, les Britanniques ont organisé une vaste collecte de pièces détachées de manière à pouvoir maintenir leurs propres Maryland en état de vol.
On aperçoit, en arrière plan, l'un des trois LeO H-257bis de l'escadrille 1E, mitraillés le jour même de leur arrivée, le 9 juillet.
(Australian War Memorial)

Loaned by GR I/22, the M.167F n°78 was straffed at Aleppo-Nerab on July 9, 1941 and was found there by the Australians troops after the campaign. All M.167F serviceable parts were collected by the British to keep their own Marylands flying. In the background, one of the three LeO H-257bis's of Aéronavale Escadrille 1B that were destroyed on the ground on the same day – actually, a few minutes after their landing in Syria!

se au large de Saida. Les Glenn s'en tirent sans mal, ce qui n'est pas le cas des vénérables pièces de musée, dont deux sont abattues.

Le 10 juin est marqué par une forte activité, le GB I/39 fournissant 12 sorties de bombardement et 4 de reconnaissance. L'une de ces dernières s'achève tragiquement. Deux Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* interceptent le M.167F n° 67 au-dessus d'Aqir (Palestine), mais avant qu'ils puissent se mettre en position de tir, le bimoteur est atteint de plein fouet par un obus de DCA. L'appareil explose en vol, entraînant dans la mort son équipage (sous-lieutenant Caussan, adjudant-chef Peria, sergent-chef Lang et sergent Noireau).

Le 11 juin, tandis que neuf appareils bombardent avec succès une colonne entre Cheikh Meskine et Damas, le lieutenant Duparchy, en reconnaissance dans le secteur d'Abou Kemal, est touché par la DCA. Il parcourt 200 km sur un moteur et se pose à Palmyre.

Le 12 juin, le I/39 fournit deux sorties de reconnaissance et dix de bombardement, en deux expéditions. Cinq appareils s'en prennent à des blindés près de Hasbaya; deux sont atteints par la DCA, dont le n° 104 (sergent-chef Tanchoux) qui rentre avec son mitrailleur blessé.

Le 13 juin, les Australiens prennent Saida, sur la côte, et poussent en direction de Damour. Le I/39 accomplit un record de 21 sorties de bombardement et 3 de reconnaissance.

ARRIVÉE DE L'AÉRONAVALE

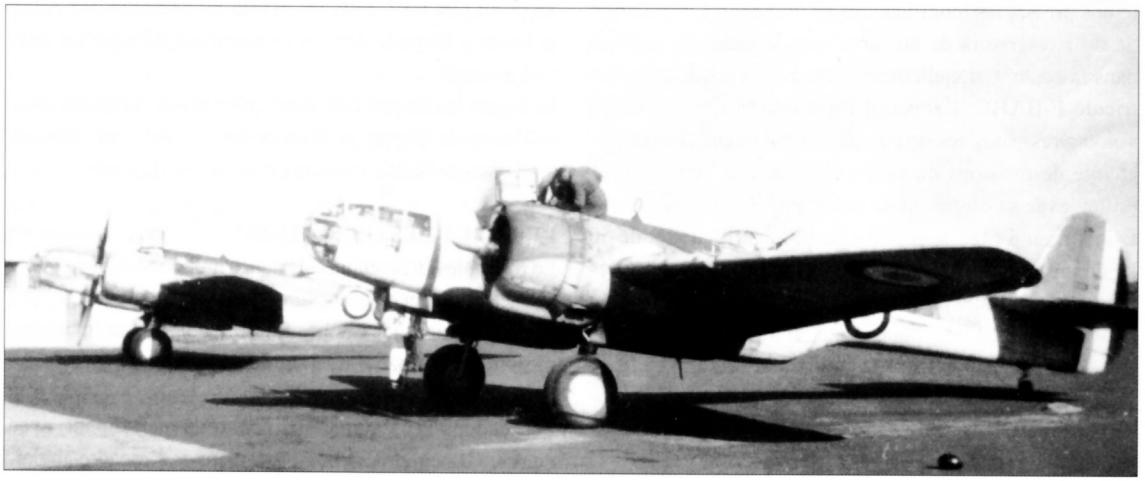
Le 15 juin, le lieutenant Duparchy renouvelle son exploit du 11, en parcourant 150 km sur un moteur, l'autre rendant l'âme après avoir été atteint par un obus de DCA au-dessus d'Abou Kemal. Il se pose à nouveau à Palmyre.

Dans l'après-midi, un groupe de cinq appareils, qui vient de bombarder un campement à Deraa, est surpris par sept Tomahawk du N°3 RAAF *Squadron*. Le M.167F n° 111 est abattu près de Deraa; les quatre membres de l'équipage du lieutenant Jacquet, dont trois sont blessés, sont faits prisonniers. Le M.167F n° 118 est descendu en flammes et tous ses occupants sont tués (sous-lieutenant Mailloux, sergents-chefs Tanchoux et Plessiez et adjudant Scheer).

Ce même 15 juin, six Martin 167F de l'escadrille 6B (lieutenant de vaisseau Ziegler) se posent à Rayack. Ils sont rejoints quarante-huit heures plus tard par les six appareils de l'escadrille-sœur, la 7B (lieutenant de vaisseau Lainé), menés par le commandant de la Flottille 4F en personne, le capitaine de corvette Huber.

Les appareils de l'aéronautique Navale sont regroupés avec ceux du I/39 à Madjaloun, de manière à faciliter la tâche du personnel technique de la marine, trop peu nombreux.

L'engagement de la Flottille 4F s'explique par la présence d'une escadre britannique au large du Liban, dont l'artillerie appuie la progression des troupes australiennes le long de la côte. La 4F est, en effet, une unité spécialisée dans la recherche et la lutte aéronavales.

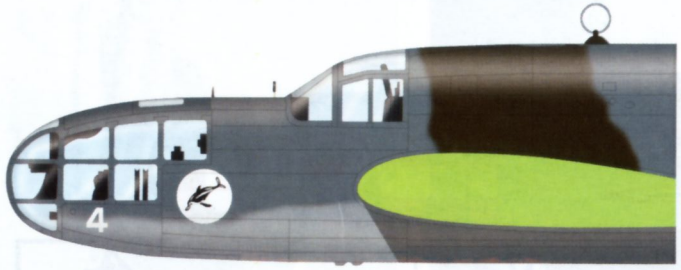


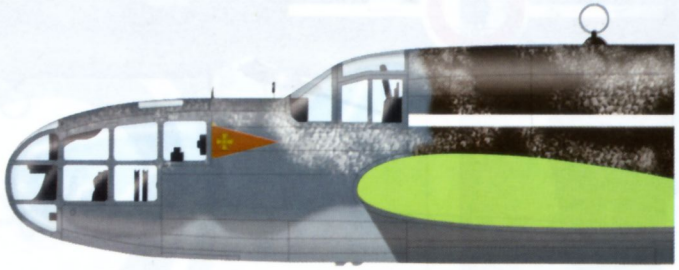
Two M.167Fs of GB I/39, on Beyruth airfield in Januayy 1939.

Photographiés sur l'aérodrome de Beyrouth, en janvier 1941, deux M.167F du GB I/39.
(Collection J. Cuny)

© P-A. Tilley - juin 1999

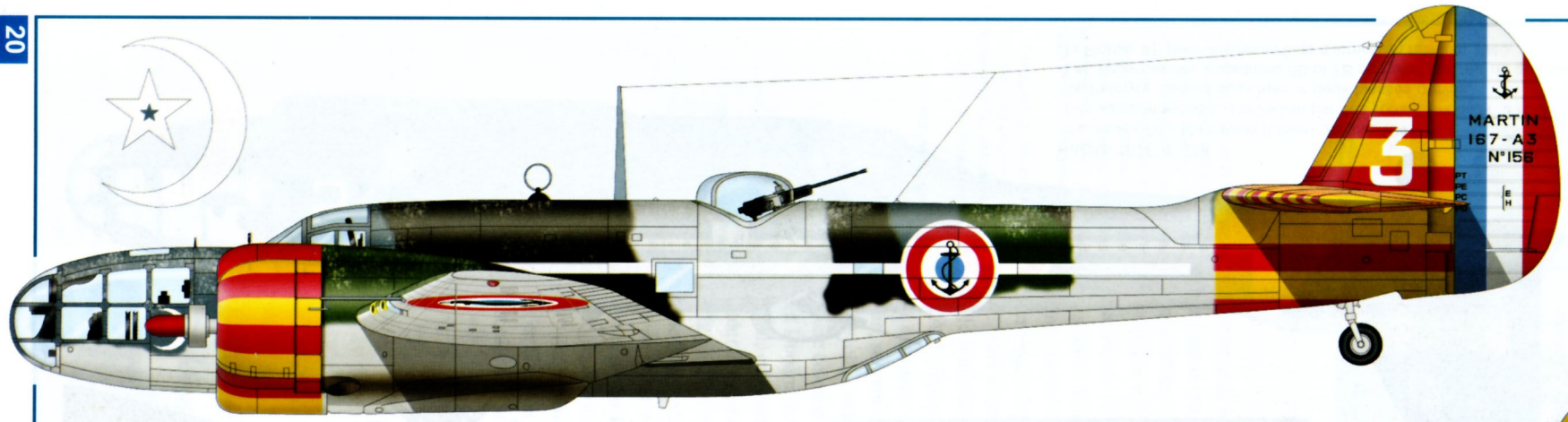
Martin 167F n° 202
Escadrille 7B - Beyrouth, 10 juillet 1941
Cédé par l'escadrille 4B, dont il a conservé l'insigne sur le nez et son ancien numéro individuel sur le capot, cet appareil a été renuméroté 7B-1 en arrivant en Syrie. Il tentera en vain de quitter le Levant et devra revenir sur un moteur à Beyrouth, où il sera abandonné et récupéré par les Britanniques.



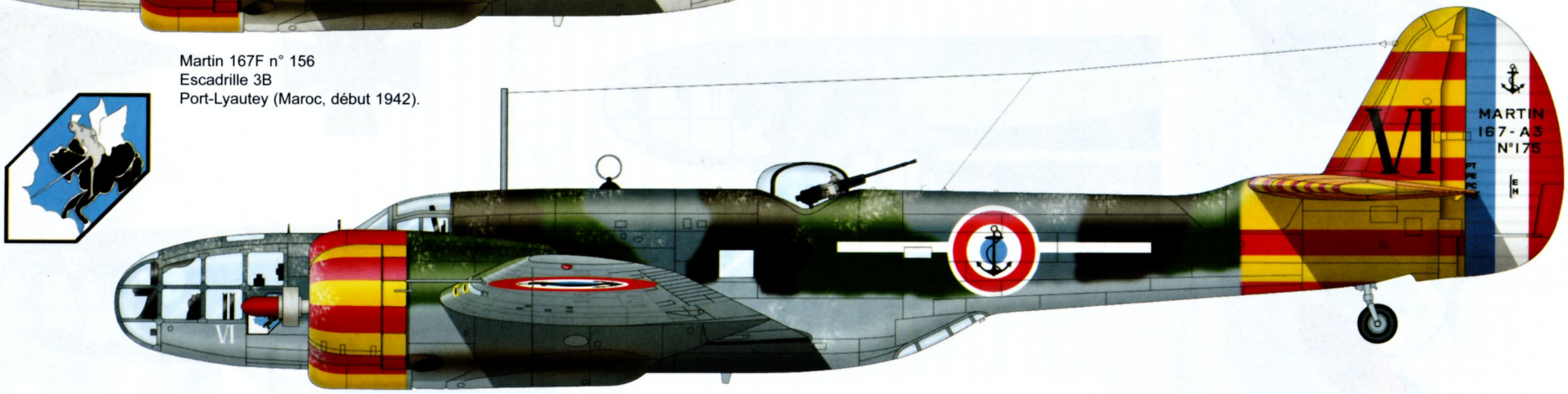


Martin 167F n° 274
Escadrille 7B - Madjaloun (Liban), 28 juin 1941
Cet appareil est abattu le 28 juin par des Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* au-dessus de Palmyre, faisant deux tués et deux blessés graves.
Les appareils des escadrilles 6B et 7B portaient la Croix de guerre qui avait décernée à la Flottille 4F pour ses hauts faits d'armes en mai-juin 1940.

© P.A. Tilley - juin 1999



Martin 167F n° 156
Escadrille 3B
Port-Lyautey (Maroc, début 1942).



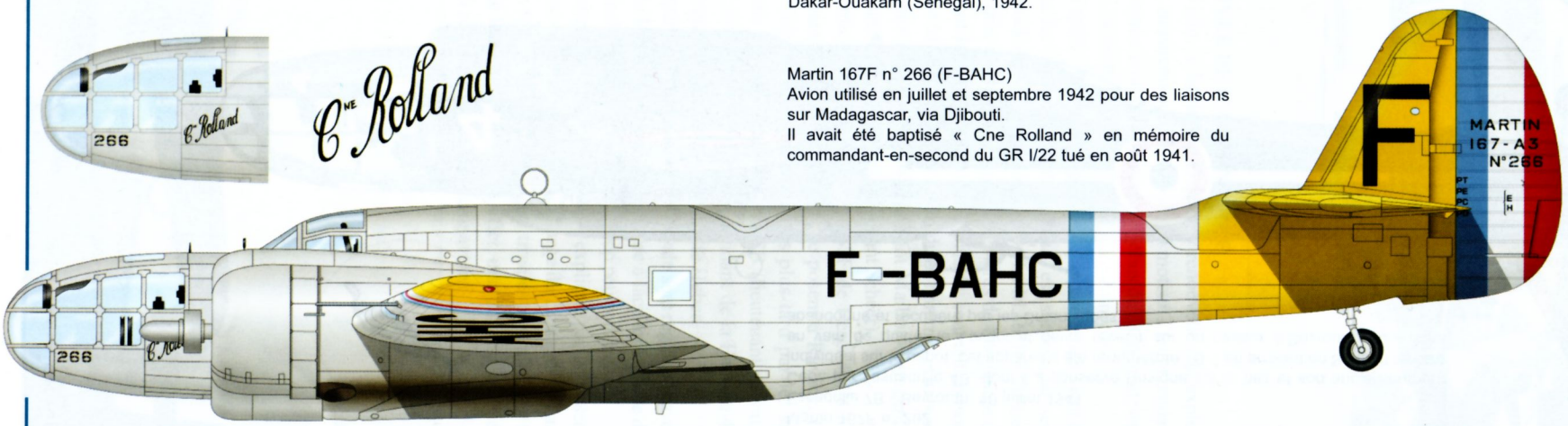
Martin 167F n° 175
Escadrille 1BR
Dakar-Ouakam (Sénégal), 1942.

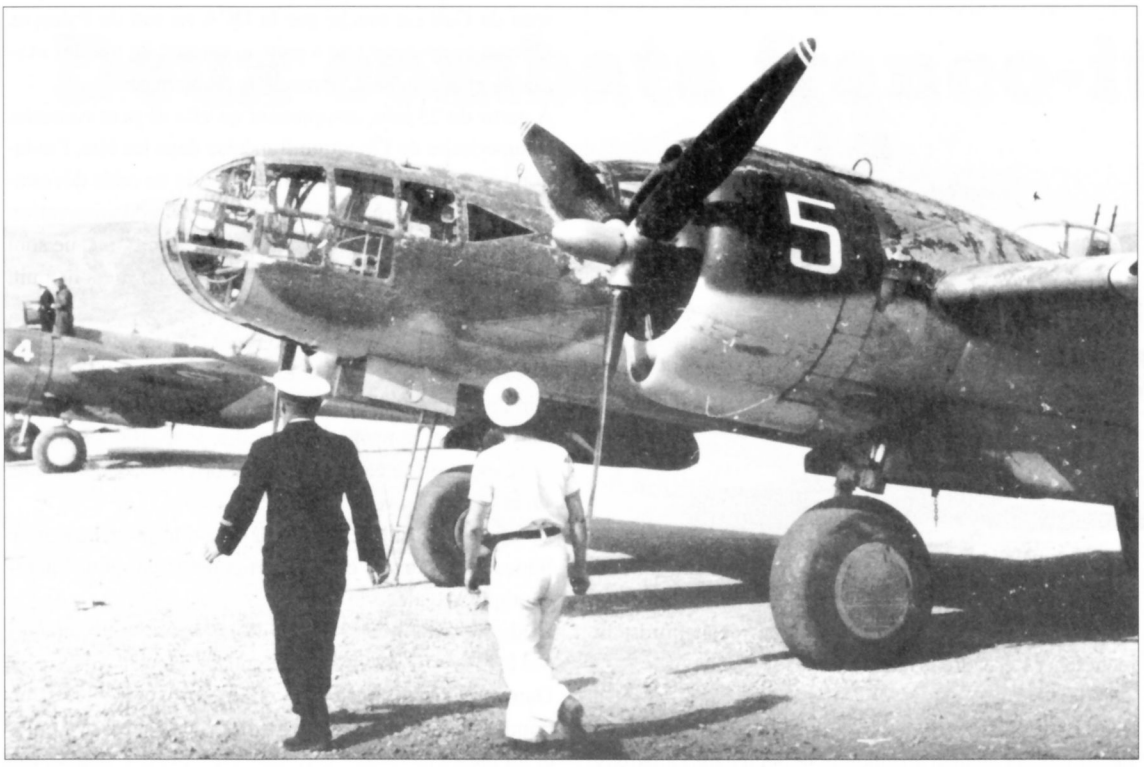
MARTIN
167 - A3
N° 266

PT
PE
PC
PD
E
H

C^ne Rolland

Martin 167F n° 266 (F-BAHC)
Avion utilisé en juillet et septembre 1942 pour des liaisons sur Madagascar, via Djibouti.
Il avait été baptisé « Cne Rolland » en mémoire du commandant-en-second du GR I/22 tué en août 1941.





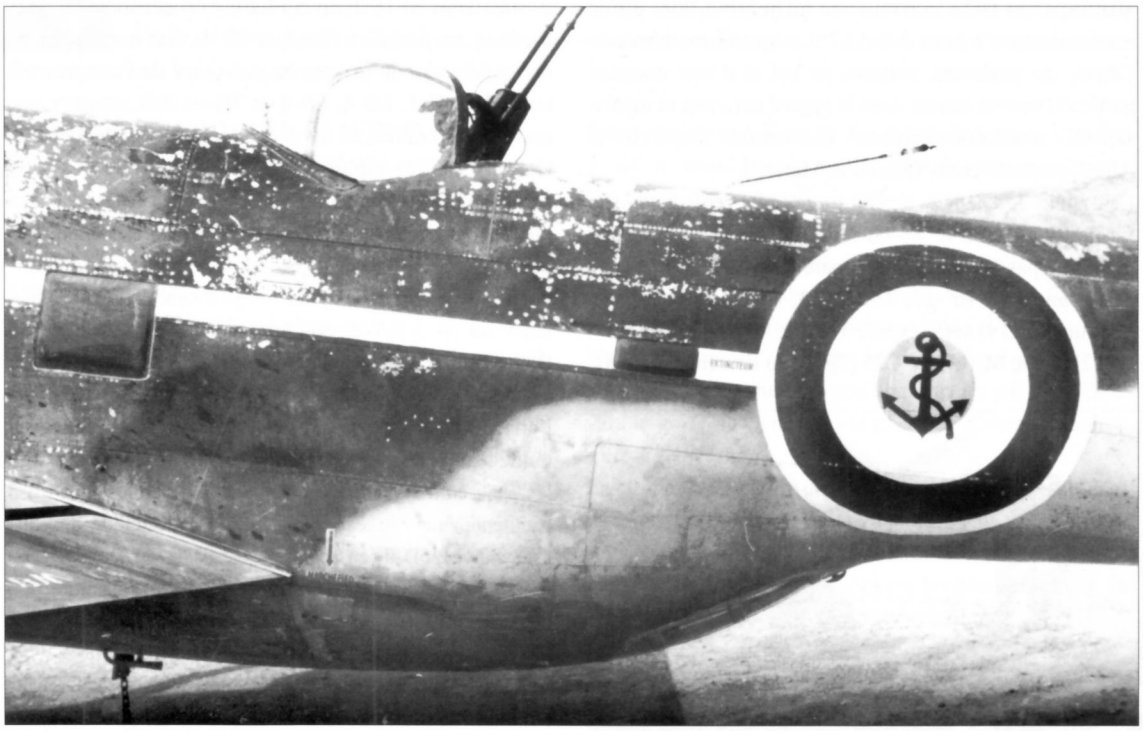
Le terrain d'Athènes, où les Martin 167F de l'escadrille 7B font escale sur la route qui les mène au Levant, le 16 juin 1941.

Au premier plan, le 7B-5 (n° 274) à bord duquel voyage le lieutenant de vaisseau Le Saint. Cet appareil sera abattu par la chasse australienne le 28 juin.
(Bundesarchiv)

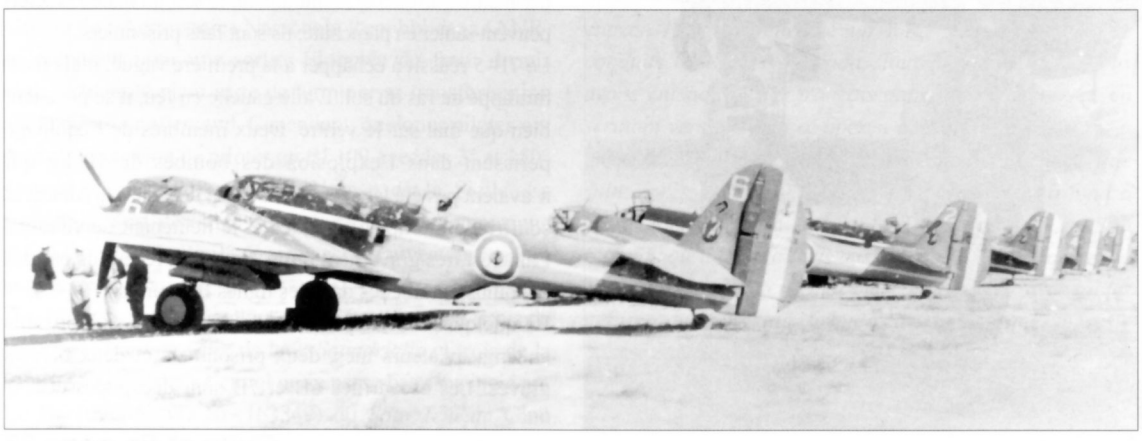
On their journey between Northern Africa and Syria, Aéronavale Escadrille 7B M.167Fs staged in at Athens, on June 16, 1941.

Opposite:
On the foreground, 7B-5 (serial n° 274) of Lieutenant Le Saint. This particular aircraft was shot down by RAAF Tomahawks on June 28.

Below:
M.167Fs of Esc. 7B had a twin MAC 34 arrangement in the upper rear turret.

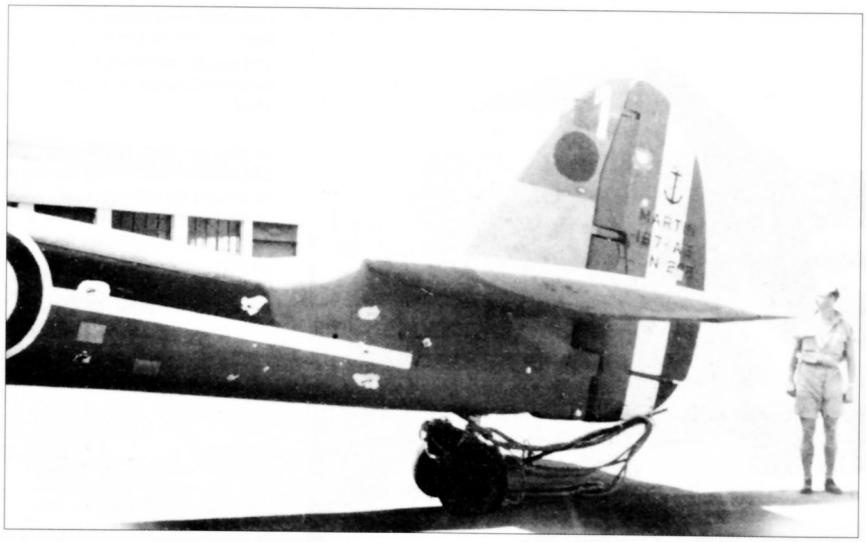


Les Martin 167F de l'escadrille 7B possédaient un armement défensif renforcé, avec un jumelage de MAC 34 dans la tourelle supérieure.
Les maquettistes apprécieront le gros plan sur les marques de service.
(Bundesarchiv)



Escadrille 7B at full strength, at Oran, the day before it flew to Syria.
On the foreground, n° 31 (7B-6) which was also shot down on June 28.

L'escadrille 7B photographiée à Oran, le 13 juin 1941. Au premier plan, le 7B-6 (n° 31), également abattu le 28 juin.
Cette escadrille fut renforcée par deux appareils de l'escadrille 4B (4B-4 et 4B-6), mais dut céder le 7B-3 à l'escadrille-sœur 6B, en remplacement d'un avion accidenté.
(Collection Aéro-Journal)



Le M.167F n° 202 (7B-1) est renvoyé en Tunisie le 10 juillet, car impropre aux missions de guerre. Mais, à 40 milles de Chypre, le moteur droit grille et l'enseigne de vaisseau Granry donne l'ordre à son pilote de faire demi-tour. Le moteur gauche commençant à chauffer, l'équipage balance par dessus bord tout l'équipement. L'avion parvient à atteindre Beyrouth, mais termine sa course en cheval de bois. L'avion sera abandonné sur place.
(Arcchives Aéro-Journal)

Assez curieusement, les premières missions qui lui sont confiées consistent en des attaques d'objectifs terrestres. Ce n'est qu'à partir du 20 juin qu'elle reçoit l'ordre de rechercher l'escadre britannique.

SAMEDI NOIR

Le 20 juin, la chance abandonne le lieutenant Duparchy, abattu par la DCA australienne à Djezzine, lors d'une reconnaissance à bord du n° 67. Les quatre membres de l'équipage périssent, certains au sol et d'une manière particulièrement atroce, sous le regard narquois et méprisant des artilleurs australiens (lieutenants Duparchy et Ancel, sergents-chefs Hamon et Marsan).

Le 21 juin, le GB I/39 perçoit un premier renfort, sous la forme du M.167F n° 83 du GR I/22. Ce dernier groupe ne cédera pas moins de huit appareils au I/39 tout au long de la campagne (n° 27, 77, 78, 83, 85, 90, 119 et 186), dont un (n° 119) sera reversé à la 6B.

Le 22 juin, le M.167F n° 225 (7B-3) du lieutenant de vaisseau de Gail est touché par la DCA au sud de Palmyre. L'avion se pose sur une « patte », causant de lourdes avaries au plan gauche. L'appareil ne revolera pas.

À partir du 23 juin, comprenant qu'elle ne peut contester la supériorité de l'aviation française dans les airs, l'aviation britannique se lance dans une série de raids dévastateurs sur les terrains vichystes. La grande innovation dans le genre réside dans le fait que ces missions ne sont plus confiées aux Blenheim ou aux bombardiers de nuit, mais aux chasseurs, en plein jour.

Vers 14h30, le GB I/39 en subit les premiers effets. Dévalant la plaine de la Bekaa, dix Hurricane prennent le terrain de Madjaloun en enfilade. Cinq Martin 167F du I/39 sont touchés; le n° 40 est incendié, le n° 104, chargé de bombes, explose et le n° 115 est fortement endommagé. Mais le plus dur reste à venir.

Le samedi 28 juin est un jour tragique pour l'aviation française au Levant et plus particulièrement pour l'aéronautique Navale.

D'abord, trois M.167F du GB I/39 sont endommagés par la DCA, un lors d'une reconnaissance à l'aube entre Damas et Qouneitra et les deux autres au cours d'un bombardement au nord d'Artouz (deux blessés graves et un léger).

À 10h10, six M.167F de la Flottille 4F décollent en deux sections. La première (7B-5 et 7B-4) doit bombarder un rassemblement de troupes au sud-ouest de Palmyre et la seconde (6B-3, 6B-4, 6B-6 et 7B-6) doit attaquer une autre concentration, au nord, cette fois, de la célèbre oasis. Curieux contre-emploi de ces spécialistes de la guerre aéronavale, envoyés bombarder des objectifs terrestres en pleine zone désertique, preuve qu'un an après la claque de la campagne de France, les choses n'ont pas changé !

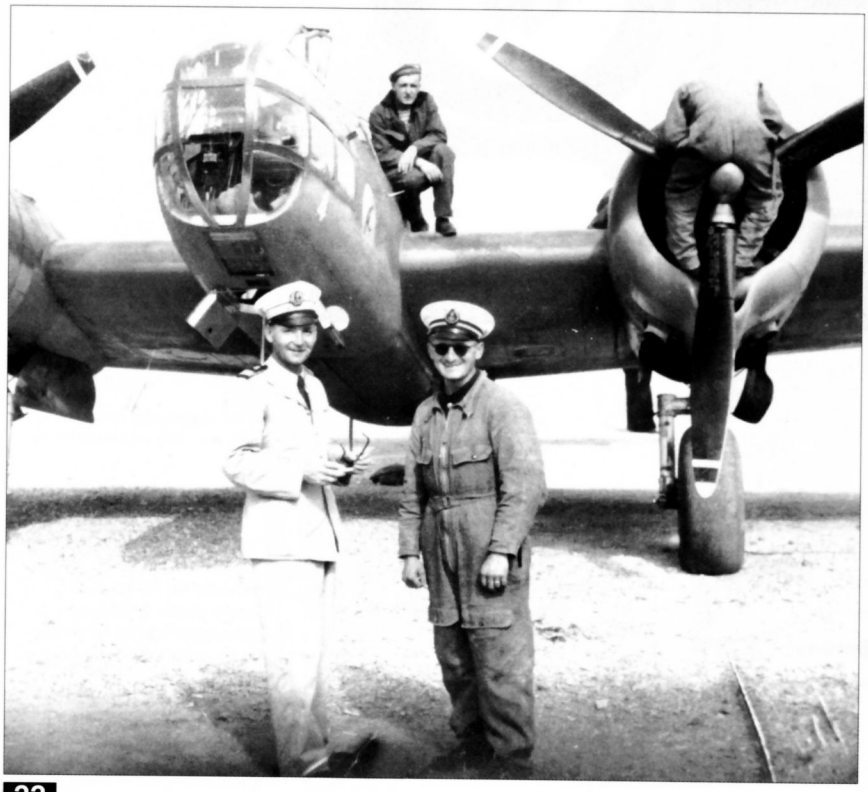
Au moment où les premières bombes tombent, neuf Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* surgissent brusquement. Bien entendu, l'armée de l'Air n'a pas prévu de protéger les bombardiers par une escorte de chasse. Arrivant par l'arrière, sans avoir été repérés (car les mitrailleurs ont quitté leur poste pour jeter à la main des bombes de 10 kg), les chasseurs ajustement posément leurs cibles. Les 6B-3 (lieutenant de vaisseau Ziegler), 6B-4 (enseigne de vaisseau Playe), 6B-6 (enseigne de vaisseau Lacoste) et 7B-4 (officier des équipages Le Friant) s'écrasent en flammes; il n'y a aucun survivant parmi les seize membres de l'équipage.

Le 7B-6 (lieutenant de vaisseau de Gail) est également touché à mort, mais deux membres de l'équipage (le pilote, le quartier maître Sarrotte, et le mitrailleur, le second maître Guéret) peuvent sauter en parachute; ils sont faits prisonniers.

Le 7B-5 réussit à échapper à la première vague, mais il est rattrappé au ras du sol. L'aile gauche en feu, il se pose tant bien que mal sur le ventre. Deux membres de l'équipage périssent dans l'explosion des bombes de 10 kg qui n'avaient pas été lancées. L'enseigne de vaisseau Massicot souffre de multiples fractures et le lieutenant de vaisseau Lainé est très gravement brûlé. Ils seront receuillis par des bédouins et ramenés dans les lignes françaises.

En quelques minutes, la Flottille 4F a perdu six appareils et vingt aviateurs tués, deux prisonniers et deux blessés graves. Les escadrilles 6B et 7B sont décapitées et leur

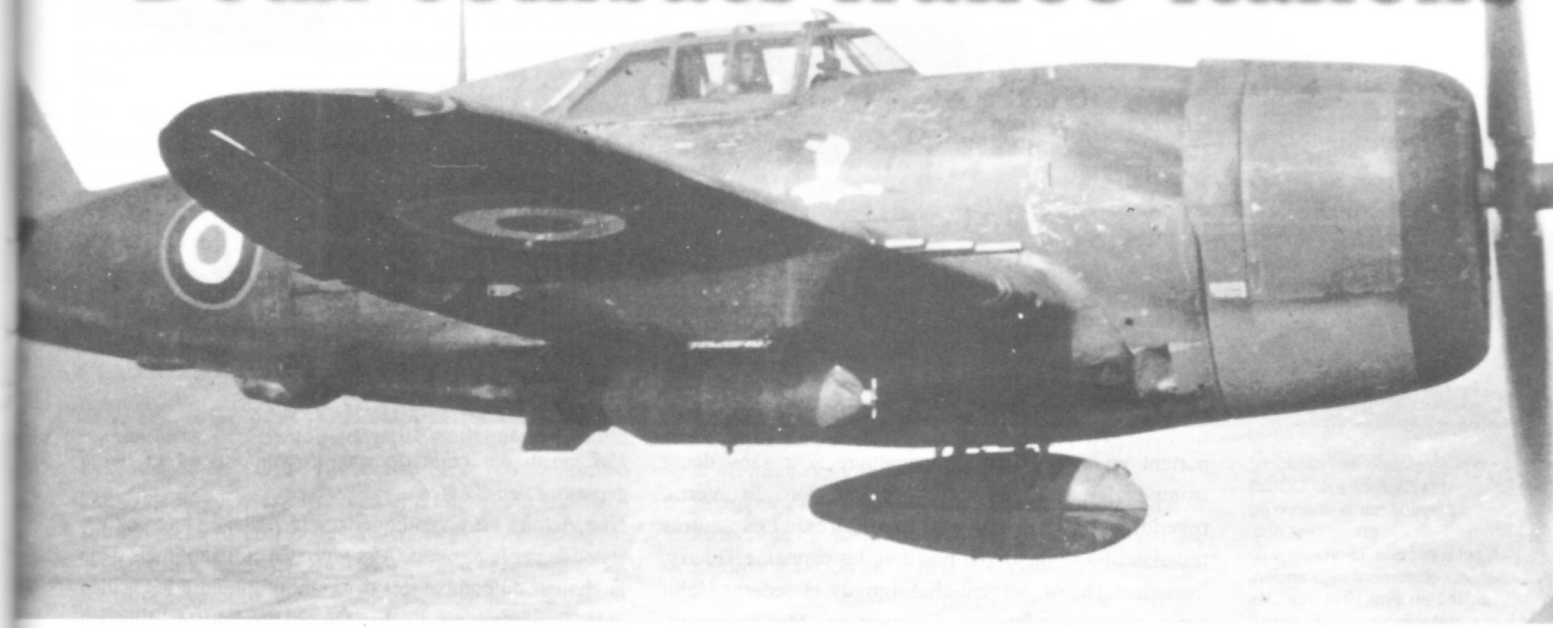
À gauche, le lieutenant de vaisseau Le Saint, qui prendra le commandement de l'escadrille 7B après la tragédie du 28 juin 1941.
(Bundesarchiv)



Suite et fin page 33

The Italian connection

Deux combats franco-italiens



SI L'ON SAIT que des combats aériens opposèrent Italiens et Français en juin 1940, on sait moins que deux autres se déroulèrent à l'été 1944, mettant aux prises des Italiens sur matériel allemand à des Français sur matériel américain. C'est l'histoire de ces deux rencontres que nous vous proposons de découvrir.

Fernando d'Amico et Gabriele Valentini

PREMIÉRE RENCONTRE, 24 JUIN 44

Dans l'après-midi du 24 juin 1944, sur le terrain d'Alto (Corse), douze P-47D du GC II/5 *Lafayette* roulent vers la piste. Cet important aérodrome abrite en outre les P-47 du 57th *Fighter Group* de l'USAAF, auquel le groupe français a été rattaché entre le 8 mai et le 13 juin, avant d'être intégré à la 4ème escadre française.

Pour le *Lafayette*, c'est la seconde mission de la journée, la première ayant été réalisée dans la matinée. Les douze Thunderbolt, conduits par le lieutenant Gouachon, décollent l'un derrière l'autre, alourdis par le poids de leurs deux bombes de 500 kg. La mission consiste en un bombardement en piqué d'un pont de chemin de fer au sud d'Ovada (au nord de Gênes). Peu après le décollage, le lieutenant Guillou, en raison d'ennuis de moteur, largue ses bombes et fait demi-tour. Ainsi, onze appareils poursuivent leur vol au-dessus de la mer Tyrrhénienne en direction de la côte italienne.

À peu près au même moment, sur le terrain de Cascina Vaga (Pavie), les Messerschmitt Bf 109G du II° *Gruppo Caccia* de l'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) se préparent pour une sortie. Éloignée du front depuis mai, cette unité vient juste de terminer sa transformation sur le chasseur allemand. Cependant, quelques pilotes ont déjà eu l'occasion de piloter un Bf 109 avec les 3° et 150° *Gruppi* à l'été 1943 pour la défense de la Sicile. La formation s'est déroulée de ce fait plus rapidement que prévu et le 20 juin, le II° *Gruppo* est à nouveau prêt à être engagé en opérations.

Dix Messerschmitt décollent de la piste en herbe (trois de la 1ª *Squadriglia*, quatre de la 2ª *Squadriglia* et trois de la 3ª *Squadriglia*), mais l'envol ne se passe pas sans incident. Le Bf 109G-6 (Wk.Nr. 163849) du *Soto Tenente* Gino Gamberini de la 3ª *Squadriglia* ne parvient pas à s'arracher du sol et, virant brutalement en bout de piste, se retourne. Bien que sain et sauf, le pilote est coincé dans son habitacle. Pendant qu'un camion équipé d'une grue tente de soulever l'appareil, une étincelle enflamme les vapeurs d'essence et l'avion disparaît dans un rideau de flammes, le malheureux Gamberini périssant brûlé vif (1).

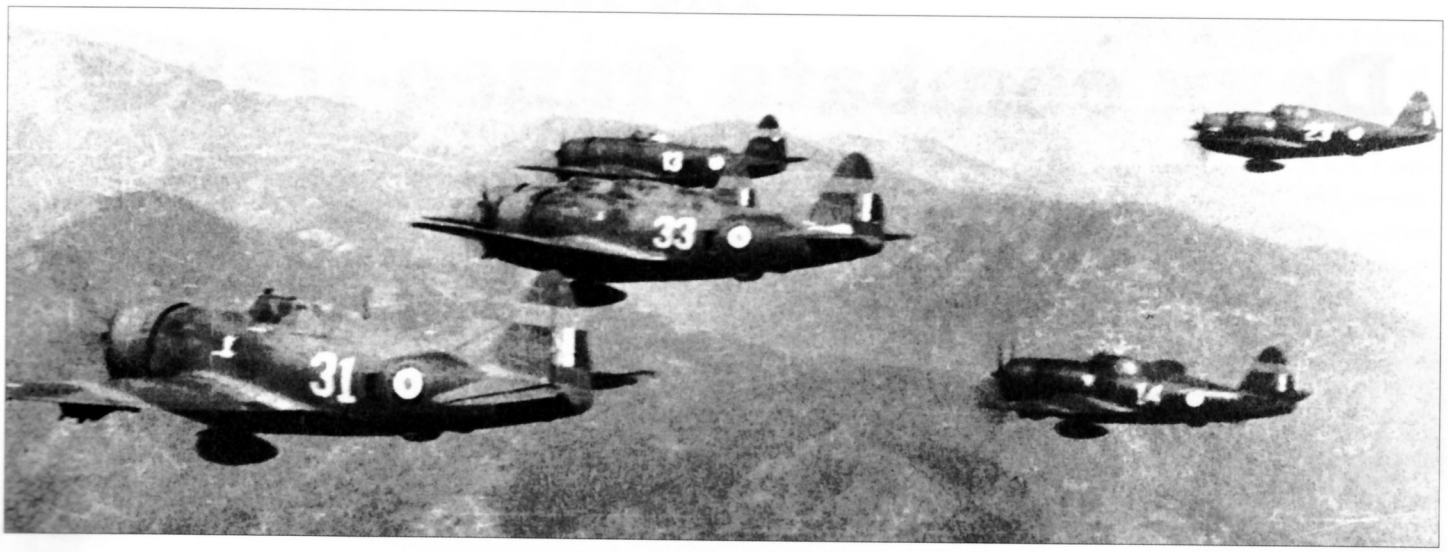
Pendant ce temps, ignorant la tragédie qui se noue, les neuf autres chasseurs italiens sont dirigés par le *JaFü* (2) vers le golfe de Gênes, où la présence d'avions ennemis a été signalée.

Les P-47 du *Lafayette* atteignent leur objectif à 17h55 et, piquant de 3 000 à 1 000 mètres, larguent leurs bombes sur le pont et la voie ferrée. Juste au moment où ils se regroupent pour le retour, arrivent les Messerschmitt. Le *Sergente Maggiore* Carlo Cavagliano, de la 1ª *Squadriglia*, rapporte la suite :

« *Nous volions à 6 000 mètres, avec le* Tenente *Ugo Drago (commandant la* 1ª Squadriglia*) à notre tête. Quand nous avons survolé Gênes, la DCA nous a accueillis avec entrain. Drago a effectué un large crochet et nous a conduits au-dessus d'Ovada. Tout de suite après, nous avons entendu parler français dans nos écouteurs et, en scrutant vers le bas, j'ai aperçu quelques Thunderbolt en train de mitrailler la voie ferrée Gênes-Ovada et, tout de suite après, quatre autres P-47 qui grimpaient à fond à notre poursuite. J'ai averti le* Tenente *Drago et il a répondu qu'il les avait vus aussi. Il nous donna l'ordre, au* Tenente *Valenzano et à moi-même, d'attaquer avec lui les quatre appareils qui grimpaient, tandis que le reste attaquerait les autres P-47 plus bas* ».

En voyant les Bf 109 surgir des nuages, les P-47 virent d'une manière si brutale pour faire face que plusieurs

Le P-47D-22-RE (42-25833), « 31 », était piloté par le lieutenant Bernardi, du GC II/5 *Lafayette*, le 24 juin 1944. (Collection J. Mutin)



Vol de groupe de l'escadrille des Cigognes du GC II/5 *Lafayette* sur le chemin du retour vers Alto. À cette époque, le groupe vole sur un équipement déjà ancien, touché en avril 1944, dont les nombreux raccords de camouflage trahissent le bricolage permanent des mécaniciens. Le lieutenant Bernardi (« 31 ») et le sergent-chef Berreta (« 33 ») étaient parmi les protagonistes du 24 juin 1944. (Photo Gauthier, collection des auteurs)

partent en vrille. Cette « manœuvre » a sans doute trompé les Italiens qui, comme on le verra, revendiqueront deux victoires sûres. Les autres réussissent à se mettre en position, les capitaine Thierry, lieutenant Ducru, sergent-chef Tanguy et sergent Hallu tirant quelques rafales en direction des Messerschmitt. Le sergent-chef Lesieur est touché par le *Tenente* Drago, ainsi que ce dernier le rapporte dans son compte rendu : « *Je suis parvenu à me glisser dans la queue d'un chasseur-bombardier ennemi et, dans cette position à 50 mètres de distance, j'ai suivi ses évolutions, tirant à plusieurs reprises. Finalement, j'ai noté qu'il perdait de l'essence par le fuselage et l'aile gauche, mais un autre chasseur ennemi m'a attaqué et, pour échapper à son tir, j'ai perdu ma cible de vue, l'abandonnant en piqué prononcé vers la mer* ».

Le *Capitano* Mario Bellagambi devant son Bf 109G-6 à Villafranca. Le 11 juillet 1944, il revendique sa deuxième victoire sur un total de dix à la fin de la guerre. (Collection des auteurs)

Une victoire est revendiquée par le *Tenente* Drago et une seconde par le *Sergente Maggiore* Cavagliano, mais dans la chaleur du combat, les deux ont dû prendre les vrilles et les fumées noires d'échappement des Pratt-&-Whitney pour la confirmation de leur victoire.

En fait, à l'exception des légers dommages subis par le sergent-chef Lesieur, aucun appareil du *Lafayette* n'a été touché. Quand les chasseurs italiens disparaissent soudainement dans les nuages, les P-47 mettent le cap sur la Corse où ils atterrissent à 18h55. Les Bf 109 du II° *Gruppo* se posent à Cascina Vega à 18h30, avec la ferme intention de fêter dignement leurs deux premières victoires à bord de leur nouvelle monture. Mais, la nouvelle du décès du *Soto Tenente* Gasperini fait l'effet d'une douche glacée en les ramenant aux dures réalités de la guerre. Du côté français, ce résultat nul est mis sur le compte d'une insuffisance d'entraînement au combat et les instances officielles suggèrent fortement d'intensifier les exercices de tir sur manche remorquée.

SECONDE RENCONTRE, 11 JUILLET 44

La seconde rencontre se passe quinze jours plus tard, mais implique davantage d'avions et son déroulement est beaucoup plus complexe.

Le 11 juillet 1944, les B-26 Marauder de la 31ème escadre se voient attribuer comme objectif un dépôt de carburant à Plaisance. À 08h30, 21 bombardiers décollent de Villacidro (Sardaigne) : 6 du GB I/19 *Gascogne* et le reste du GB II/20 *Bretagne*. Quatre font demi-tour et les 17 autres rencontrent à 10h15 leur escorte de 12 Spitfire Mk.IX du N° 238 RAF *Squadron*, qui sont partis depuis 09h55 de leur nouvelle base de Ste-Catherine (Calvi). Les conditions météorologiques sont assez mauvaises, avec une couverture nuageuse de 6/10ème composée de stratus au-dessus et de cumulus au-dessous des avions; un décor idéal pour une attaque-surprise de chasseurs ennemis.

Et, en effet, l'ennemi prépare son attaque. À 09h30, 9 Bf 109 du II° *Gruppo Caccia* décollent de Villafranca (Vérone), où l'unité stationne depuis le 2 juillet. Au même instant, 6 autres Bf 109, appartenant ceux-là au I./JG 77 (3) s'envolent de Ghedi (Brescia). La formation

italienne est commandée par le *Maggiore* Miani et l'une des sections est conduite par le *Capitano* Mario Bellagambi, commandant la 2ª *Squadriglia*, un pilote d'expérience ayant déjà piloté des Messerschmitt comme commandant du 150° *Gruppo Caccia* en Sicile en juin 1943.

Sur ces entrefaites, les Marauder approchent de leur objectif, avec en queue de formation, la section la plus exposée, composée des avions « 34 », « 37 » et « 41 » du *Bretagne*. Le *bomb run* doit commencer à 11h05, mais les pilotes de Spitfire aperçoivent « *des avions ennemis volant par paires, mais en deux formations distinctes, en direction du sud-est, à une distance de 15-20 km et à une altitude de 7 000 mètres, identifiés comme étant des Me 109* ».

Ce sont, en effet, les Bf 109 italiens et allemands qui manœuvrent pour se mettre en position derrière les bombardiers. Le *Flight Lieutenant* Small, qui commande l'escorte, donne l'ordre à la section bleue (en couverture haute) de larguer ses réservoirs et d'engager la première formation. Deux Bf 109 de la JG 77 dégagent et grimpent brutalement, suivis par *Blue Two* (*Flight Lieutenant* Van Rensburg, à bord du KC-K, MK557) jusqu'à 7 500 mètres. Ce dernier tire quelques courtes rafales et aperçoit quelque chose se détacher près de la racine de l'aile gauche du dernier appareil. Le Bf 109G-6 Wk.Nr. 163189 (<A), piloté par l'*Unteroffizier* Richard Kurz de la 4./JG 77, continue sur sa lancée, puis part en abattée, disparaissant dans la masse nuageuse. Le pilote, blessé, réussira à redresser et fera un atterrissage de fortune près de Isola Dovarese (Crémone).

Le second Messerschmitt, piloté par le *Feldwebel* Albert Ullrich de la 5./JG 77, est attaqué par *Blue One* (*Flying Officer* Simmonds, à bord du KC-T, MH529), qui tire deux courtes rafales. Le pilote allemand réalise un virage vertical sur la droite et disparaît dans un nuage. Il est probable qu'il ait été atteint, car *Red One* (*Flying Officer* Johnson) précisera avoir vu un peu plus tard « *un avion en flammes en autorotation sous la formation des bombardiers, avec un parachute ouvert un peu plus haut* ». Le pilote allemand se pose sain et sauf dans la région de Mantoue. Comme confirmation supplémentaire, le I./JG 77 mentionne la perte de deux Bf 109 en combat ce jour-là (4).

Les autres Spitfire de la section bleue attaquent le reste de la formation du I./JG 77 qui, suivie par les Italiens, virent vers l'est, en direction des bombardiers, en se plaçant en file indienne pour piquer sur les Marauder. Les Spitfire de la section rouge plongent à leur tour pour les intercepter et, à l'exception de deux d'entre eux, les 109 dégagent et s'enfuient.

Pendant ce temps, les B-26 arrivent en vue de l'objectif, trappes à bombes ouvertes. Au même moment, les deux derniers Bf 109 sont repérés. Le colonel Hentges, pilote du « 34 » se souvient :

« *Nous entendons Castejon, notre mitrailleur, nous signaler par interphone : chasseurs ennemis en piqué à 5 heures. Quelques secondes plus tard, nous entendons le crépitement de nos six mutrailleuses* ».

Les deux Bf 109, qui parviennent à se faufiler au milieu de l'escorte, sont ceux du *Capitano* Bellagambi et du *Sergente* Leo Talin. Ils attaquent la section de queue du

Cascina Vaga (Pavie), fin juin 1944. Un des premiers Bf 109G livré au II° *Gruppo Caccia* de l'ANR. Cet appareil porte ici l'insigne du diable rouge de la 2ª *Squadriglia*.
(Collection des auteurs)

Bretagne, ouvrant le feu respectivement sur le « 37 » et le « 34 ». « *J'ai engagé le combat avec la deuxième formation des bombardiers,* rapportera Bellagambi dans son compte rendu, *attaquant par l'arrière l'ailier droit de la dernière section de trois* ».

Le *Sergente* Talin fait mouche également, comme le confirmera le colonel Hentges : « *c'est à ce moment que Castejon, sur un ton on ne peut plus calme, nous prévient que nous venons d'être touchés en différents endroits, que les trois mitrailleurs sont sains et saufs, mais que la gouverne de profondeur est fortement endommagée. Un coup d'œil vers notre ailier, le « 37 », nous apprend que lui aussi a des ennuis* ».

En effet, les rafales du *Capitano* Bellagambi ont été dévastatrices. Le moteur droit du Marauder a été touché et le copilote, l'adjudant Despinoy, a été tué sur le coup. En basculant du siège, son corps inerte bloque le passage du bombardier, le sous-lieutenant Atger, qui se retrouve prisonnier dans le nez de l'appareil. Le pilote, le lieutenant Cornet, donne l'ordre à l'équipage d'évacuer l'avion frappé à mort. Cependant, seuls les sergent Moal et Bonnet (mitrailleurs), l'adjudant Cornec (radio) et caporal-chef Jolivet (photographe) parviennent à sauter.

Le colonel Hentges voit le drame qui se noue : « *les fumées noires qui s'échappent du moteur droit se transforment brusquement en flammes. Cornet, très lentement, s'éloigne de la formation; il a dû donner l'ordre d'évacuation, car nos mitrailleurs nous signalent que quatre membres de l'équipage viennent de sauter et que les parachutes se sont déployés normalement* ».

La scène n'a pas échappé à d'autres témoins, comme le sergent-chef Le Bourblanc, mitrailleur de queue du

Le *Tenente* Fausto Filippi de la 2ª *Squadriglia* du II° *Gruppo Caccia* de l'ANR devant son « 3 » jaune à Cascina Nava, en juin 1944.
Filippi appartenait au groupe de pilotes qui se heurta aux P-47 français.
(Collection des auteurs)

Ci-dessus :
vol de groupe de B-26 du GB II/20 *Bretagne* au-dessus de l'Italie du Nord.

Ci-contre :
Le B-26C-45-MO (42-107776), numéro « 34 » du GB II/20 *Bretagne* , après le combat du 11 juillet 1944.
(Photos Hentges, collection des auteurs)

Le *Sergente* Leo Talin de la 2ª *Squadriglia* « *Diavoli Rossi* » du II° *Gruppo Caccia* de l'ANR, à Villafranca, quelques jours avant sa mort.
Touché au cours d'un combat aérien, le 19 octobre 1944, son avion s'écrase à quelques kilomètres du terrain.
(Collection des auteurs)

Sur le terrain de Ste Catherine, près de Calvi (Corse), le Spitfire Mk.IXe (MH529) que pilote le *Flying Officer* Simmonds lorsqu'il remporte sa victoire, le 11 juillet 1944.
On note que l'appareil est équipé d'un ancien modèle de réservoir ventral (44 gallons).
(Photo Simmonds, collection des auteurs)

« 31 » : « *j'ai vu l'avion « 37 » perdre de l'altitude, puis piquer vers le sol et il m'a bien semblé que des parties de l'avion (peut-être une aile) se détachaient en l'air du reste de l'appareil* », ou encore le sergent Parvais, mitrailleur de sabord du même avion : « *j'ai vu l'avion n° 37 se mettre en vrille, puis percuter au sol. Auparavant, un parachute s'est ouvert* ».

Surpris par la manœuvre des deux 109 italiens, l'escorte est lente à réagir. *Red one*, *Red three* (*Pilot Officer* Forrest, KC-U, LZ888) et *Green three* (*Warrant Officer* Taylor, KC-H, MH301) tirent quelques rafales, sans résultat. Pendant ce temps, treize des seize Marauder lancent leurs bombes et, après un large crochet, mettent le cap sur leur base, encadrés par l'escorte qui s'est reformée. Le « 34 » doit réduire sa vitesse et s'éloigner lentement des autres. Les Spitfire le laissent seuls, à une distance de sécurité. La gouverne de profondeur ayant tenu bon, le « 34 » rejoint Villacidro sans encombre.

Les Messerschmitt italiens et allemands quittent les lieux sous la protection des nuages, les quatre *Gustav* du I./JG 77 atterrissant à Ghedi et les neuf du II° *Gruppo Caccia* se posant à Villafranca à 11h20.

Cet événement n'a rien d'exceptionnel, rien d'inhabituel. Dans la soirée, les équipages ont pris place autour de la table, essayant de se souvenir de leurs camarades tombés et en même temps de les oublier. Ce soir-là, comme presque tous les autres soirs, cette scène a dû se répéter sur des dizaines de terrains occupés par les Alliés ou par les forces de l'Axe. Une journée de guerre comme les autres, ni plus, ni moins.

NOTES

(1) De divers témoignages et des interrogatoires menés après guerre, il ressort que l'appareil du *Soto Tenente* Gamberini a été saboté par un aviateur (qui affirma après la guerre avoir été un « partisan ») par l'insertion de chiffons dans les prises d'air du radiateur d'huile et du compresseur, qui ont empêché le moteur d'atteindre une puissance suffisante pour permettre le décollage. Il s'agit d'un épisode parmi des dizaines de sabotages commis à l'encontre des pilotes de l'ANR, avec plus ou moins de succès, mais prouvant néanmoins qu'à cette époque l'Italie vivait dans un véritable état de guerre civile.

(2) *JaFü* : *Jagdfliegerführer Oberitalien* (commandant de la chasse de l'Italie du Nord), centre opérationnel de la Luftwaffe alimenté par les informations provenant de plusieurs stations de radar et de postes de guet sous contrôle de l'Axe.

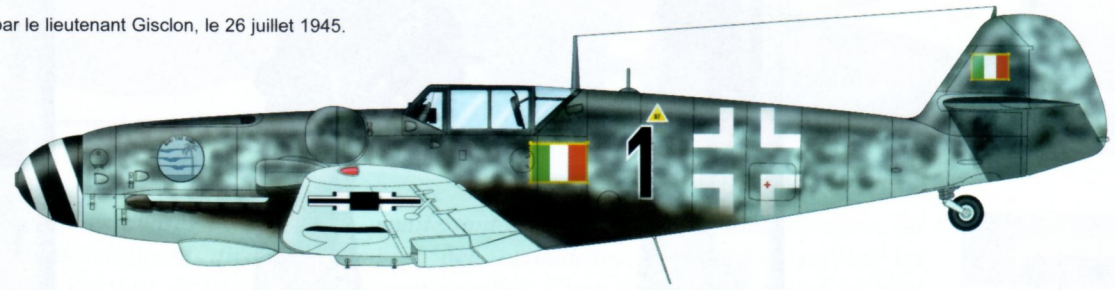
(3) Bien que l'un des deux appareils ait été piloté par un membre de la 4. *Staffel* (donc II./JG 4), les deux pertes sont enregistrées sous le timbre du I./JG 77. La seule explication plausible est que, comme souvent, des pilotes du deuxième groupe ont été prêtés au premier.

(4) M. Simmonds n'a été informé de cette victoire que par l'auteur. Grâce à Jean-Louis Roba, nous avons pu lui communiquer l'adresse de Herr Ullrich qu'il a ainsi pu contacter, 54 ans plus tard !

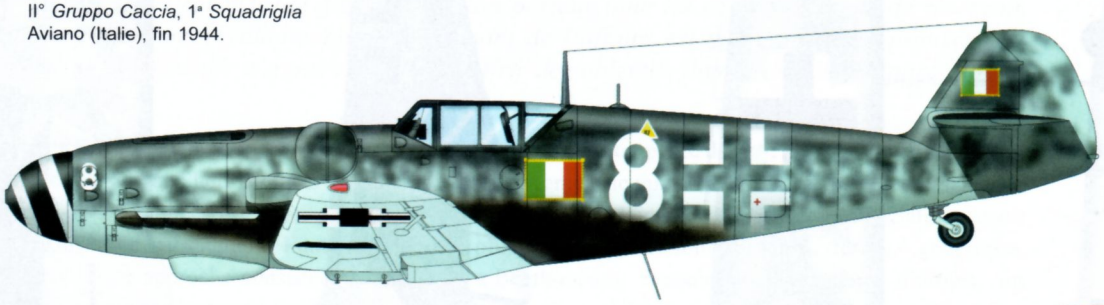
SOURCES

Service historique de l'armée de l'Air (Vincennes, F)
- GC II/5 Oprep n° 77 du 24.06.44.
- Télex du commandant de la 4ème escadre sur l'activité du 24 juin 1944.
- Journal de marche et d'opérations du GC II/5 *Lafayette*.
- Activité aérienne de la 31ème escadre, le 11 juillet 1944.
- JMO du GB II/20 *Bretagne*.
- JMO du GB I/19 *Gascogne*.
- ICARE n° 111, Le débarquement, Tome III (pp. 100-101)
Public Records Office (Kew, UK)
- Daily report of 87 Fighter Wing for 11 July 1944.
- 238 RAF Squadron, operation record book, detail of the work carried out for the month of July 1944.
WASt-Berlin
- Personalverluste der I./JG 77 im Zeitraum Juli 1944.
Bundesarchiv (Freiburg-i.-Br., D)
- RL 2 III./854 (Tagjagd) Material/Flugzeugverluste I./JG 77
Archivi di Stato (Roma, I)
- Min. Aeronautica : Fascicoli personali Uff. deced. fino al 1955-n°360.
- Fonogramma Stato MaggiorE ANR n°4859 11.07.44
- Homologation de victoire au Ten. Ugo Drago, 24.06.44
- Carnets de vol du Serg.Magg. Carlo Cavagliano

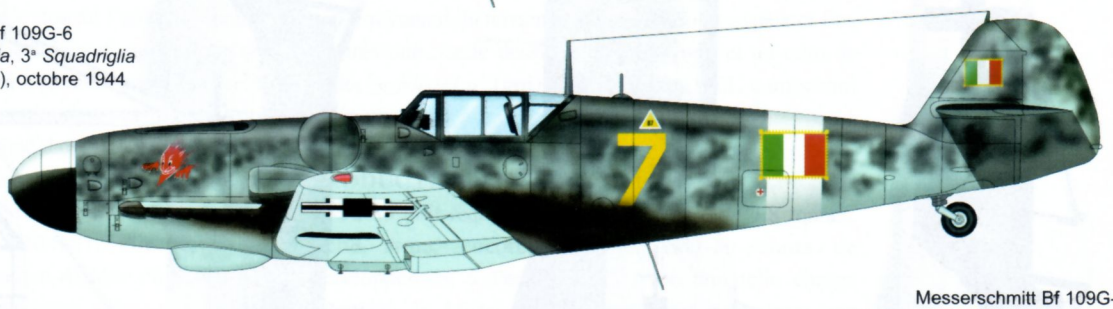
P-47D-22-RE (42-25830)
GC II/5 *Lafayette*
Avion accidenté par le lieutenant Gisclon, le 26 juillet 1945.



Messerschmitt Bf 109G-6/U3
II° *Gruppo Caccia*, 1ª *Squadriglia*
Aviano (Italie), fin 1944.

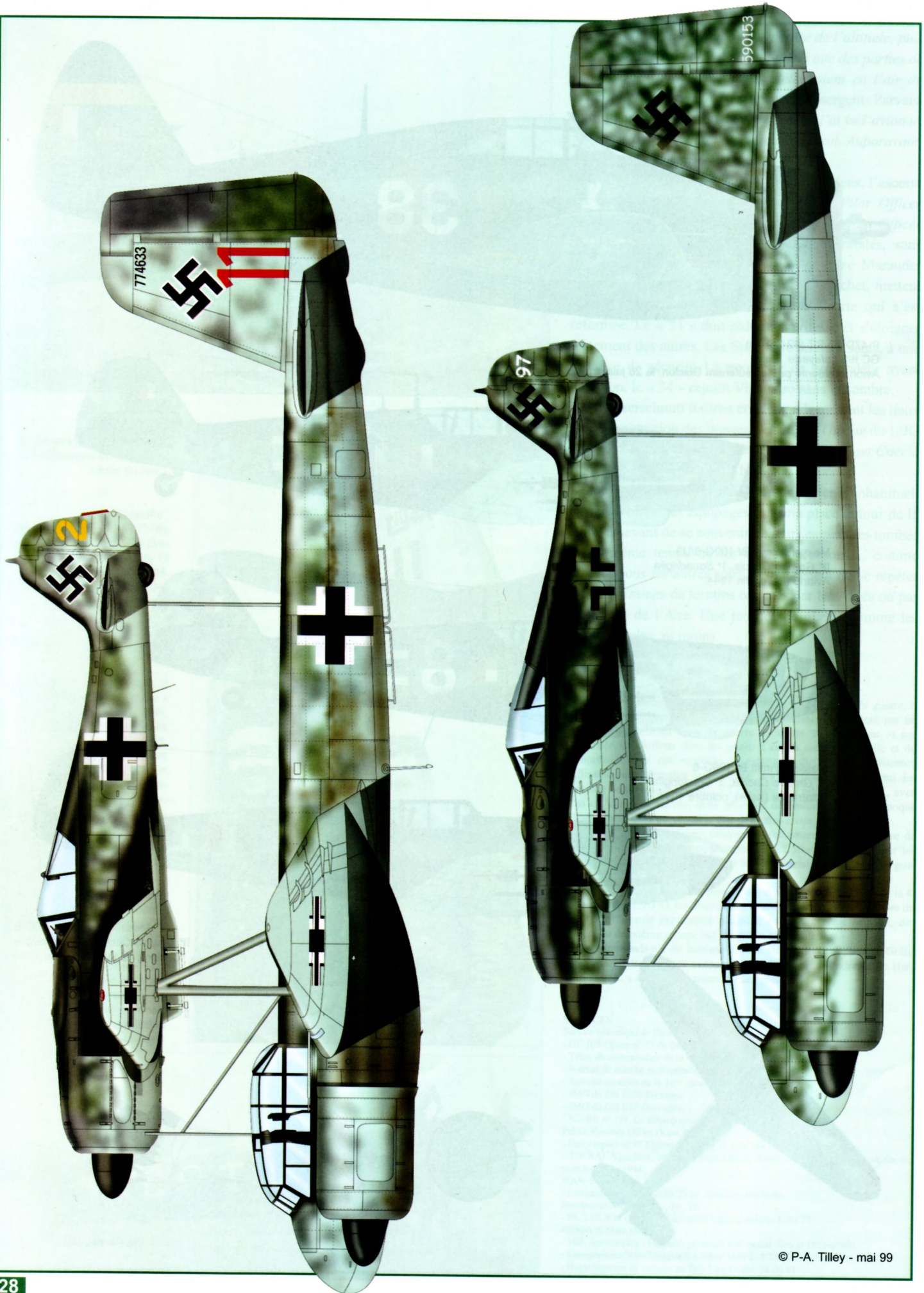


Messerschmitt Bf 109G-6
II° *Gruppo Caccia*, 3ª *Squadriglia*
Villafranca (Italie), octobre 1944



Messerschmitt Bf 109G-6
II° *Gruppo Caccia*, 2ª *Squadriglia*
Cascina Vaga (Italie), juin 1944

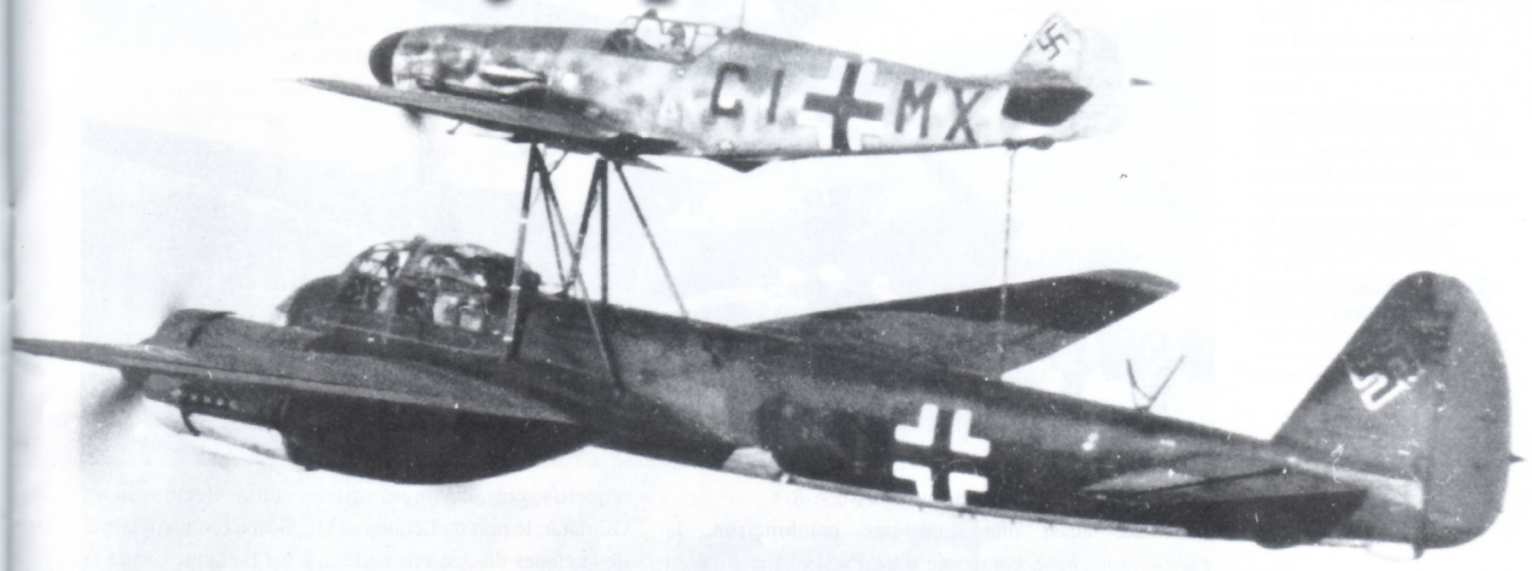
© P-A. Tilley - mai 99



© P-A. Tilley - mai 99

Opération Beethoven

La symphonie inachevée



DANS LES dernières phases de la guerre, manifestant un pragmatisme à toute épreuve, les Allemands développent diverses formules peu orthodoxes destinées à pallier les insuffisances notoires de leurs armes conventionnelles. L'une des plus originales est sans conteste le Mistel. *Dans cet hybride gigogne, l'avion porteur joue les rôles successifs de réservoir supplémentaire et de bombe volante. Le plus étonnant de l'affaire est que ce concept prouvera sa viabilité, même si la Luftwaffe n'a pas réussi à lui offrir des objectifs dignes de l'importance qu'elle lui a accordée.*

Rolf Steiner

AU NOM DU PÈRE ET DU FILS...

En 1938, la firme britannique Short Brothers expérimente une formule pour le moins originale dans le but d'augmenter de manière substantielle l'autonomie des avions de combat. Cette approche consiste à accoupler deux avions, l'un perché sur le dos de l'autre. L'élément inférieur, de dimensions respectables et sans pilote, sert de réservoir supplémentaire à l'élément supérieur, celui-ci de plus petite taille et accomodant un pilote. Après épuisement du carburant pompé dans l'élément inférieur, ce dernier est largué par l'avion-guide qui termine son parcours sur ses propres réserves. Cet assemblage composite, le Short Mayo S.20/S.21, relie sans escale Dundee, en Écosse, à Orange, en Afrique du Sud. Mais, dans le domaine de l'aéronautique, comme dans bien d'autres, l'orthodoxie et la simplicité finissent toujours par prévaloir sur la singularité. L'idée est reléguée aux oubliettes, d'où vient la tirer, un beau jour de 1942, Siegfried Holzbauer, un ingénieur de chez Junkers en mal d'imagination (1).

Il la propose au service technique de la Luftwaffe. Il ne peut pas mieux tomber. Celui-ci recherche désespérément un moyen pour dissiper l'obsession du haut commandement allemand : la Home Fleet qui mouille dans la rade de Scapa Flow. Faute de bombardiers d'une taille suffisante, les Allemands n'ont jamais pu éradiquer la menace qui pèse sur la Kriegsmarine depuis le début de la guerre. Et ce n'est pas le coup de main audacieux, mais sans lendemain, du sous-marinier Günther Prien qui a permis d'y parvenir.

Au printemps 1943, Junkers expérimente une combinaison composée d'un Ju 88A et d'un Bf 109F. Son succès amène le ministère de l'Air à passer commande de quinze exemplaires de série. Cette association reçoit plusieurs appellations : un terme générique, « Beethoven », recouvrant le système d'armes, un surnom venant du terrain, « *Vater und Sohn* » (père et fils, d'après une bande dessinée de l'époque), et un nom de code, « *Mistel* » (gui), attribué au seul composant inférieur.

PRODUCTION EN SÉRIE

Le Ju 88 doit recevoir une charge creuse de 3,8 tonnes. Cette arme, encore nouvelle, est en cours de développement à Peenemünde. Avec une telle charge offensive, le *Mistel* peut allégrement transpercer une épaisseur de 8 mètres d'acier ou de 20 mètres de béton. On imagine sans mal les idées qui se mettent à germer en haut lieu lorsque arrivent les résultats des premières expériences.

La Luftwaffe passe alors commande d'un plus grand nombre de *Misteln*, selon diverses combinaisons réparties en deux groupes, les *Misteln* S (S pour *Schulung*, entraînement) non armés offensivement et les *Misteln* opérationnels (2) :

– *Mistel* 1/S1 : Ju 88A-4 et Bf 109F-4.

– *Mistel* 2/S2 : Ju 88G-1 et Fw 190A-6/A-8.

– *Mistel* 3A/S3A : Ju 88A-4 et Fw 190A-6. Cette version, prévue pour être opérationnelle, sera finalement reléguée à l'instruction. En effet, l'autonomie se trouve limitée par le fait que le moteur BMW du Fw 190A n'accepte par le carburant du Ju 88 en raison de son indice d'octane.

The Mistel prototype comprised a Ju 88A-4 and a Bf 109F-4

Le prototype du *Mistel* se composait d'un Ju 88A-4 et d'un Bf 109F-4.
(Archives A-J.)

Beethoven

Ci-contre :
un Mistel S 2 abandonné sur le terrain de Karup (Grove), au Danemark.
Assez rare est la présence d'un nez vitré sur le Junkers Ju 88G-1.
L'armement du Fw 190 était limité à ses mitrailleuses de capot.
On distingue un «8» jaune sur le gouvernail du Fw 190 et un « 13 » rouge sur celui du Ju 88.
On ignore toutefois si ces marques ont été appliquées par les Allemands ou par les équipes de récupération alliées.
(Service historique de l'armée de l'air royale danoise)

– *Mistel* 3B : Ju 88G-10 et Fw 190A-6/A-8.

Il existe aussi une quatrième combinaison, la *Führungsmachine*, composée d'un Fw 190A et d'un Ju 88H-4, devant servir d'éclaireur, qui ne semble pas avoir été produite en série.

En théorie, le « Père et Fils » décolle sur la puissance de ses trois moteurs, le chasseur pompant le carburant dans les réservoirs du Ju 88 jusqu'au désaccouplement. Le vol s'effectue à basse altitude, sous la couverture radar, le *Vater und Sohn* grimpant ensuite à une altitude maximale de 800 mètres à quatre kilomètres du but. Le pilote enclenche un piqué à 30° et dégage son chasseur pour laisser la bombe volante terminer sa course contre l'objectif.

Le poids normal d'un Ju 88A avoisinne les treize tonnes; en configuration *Mistel* 1, il excède les vingt tonnes et s'avère d'une maniabilité plus que problématique. Dans ces conditions, avec une vitesse de pointe à peine supérieure à 380 km/h, il est impératif de ne pas faire de mauvaise rencontre en cours de route...

Ci-dessous :
un *Mistel* S2 capturé par les troupes américaines à Neubiburg. La combinaison se compose d'un Ju 88G-1 et d'un Fw 190A-8.
On distingue le *Werk Nummer* 590153 sur le gouvernail du Junkers 88.
Les mâts supplémentaires, sous le capot du chasseur, permettent de distinguer les versions d'entraînement des versions opérationnelles.
(Collection J.V. Crow)

DES PLANS GRANDIOSES

En mars 1944, les premiers appareils sont confiés à l'*Ergänzungsstaffel* du IV./KG 101, commandé par le *Major* Horst Rudat et basé à Nordhausen. Le haut commandement allemand a de hautes visées pour l'emploi de cette arme peu conventionnelle. Trois objectifs ont été jugés dignes du « Beethoven » : Gibraltar, le port de Léningrad et... Scapa Flow. Au terme de quelques discussions agitées, c'est l'attaque contre la flotte de Sa Majesté qui est retenue. En mai, l'*Erg.Staffel* du IV./KG 101 gagne Grove au Danemark avec cinq *Misteln* 1. Le débarquement en Normandie va tout embrouiller et le groupe est dirigé sur St Dizier pour se voir confier des objectifs moins emphatiques : les navires alliés mouillés dans l'embouchure de la Seine.

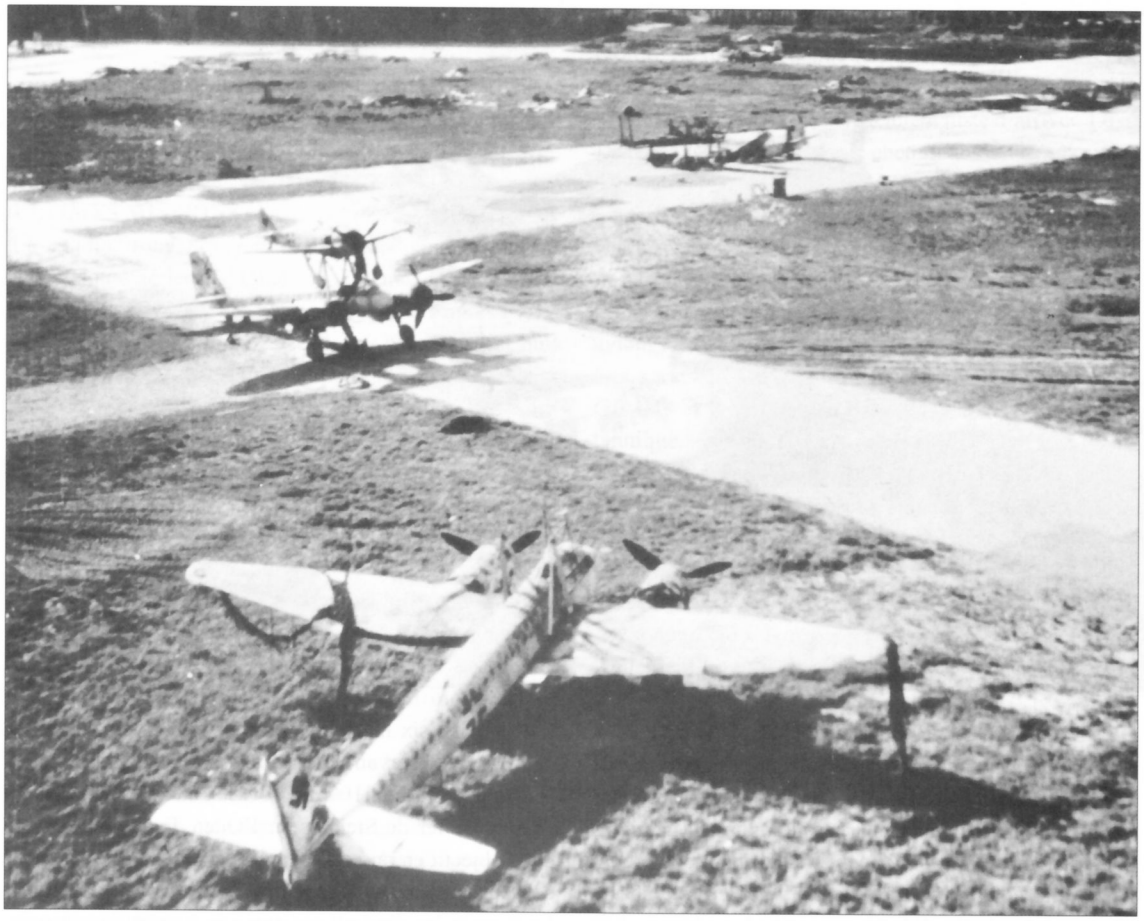
La toute première mission se déroule dans la nuit du 24 au 25 juin 1944. L'apparition inopinée d'un Mosquito contraint un pilote allemand à se désolidariser prématurément de sa charge. Les quatre autres machines atteignent leur objectif et les cinq Bf 109F rentrent sains et saufs. Les photos prises le lendemain montrent que si les *Misteln* ont bien fait mouche, aucun navire n'a été coulé. Malgré ces premiers résultats plutôt décevants, le « Beethoven » a prouvé la viabilité du concept.

Le 10 octobre 1944, l'*Erg.Staffel* du IV./KG 101 devient le III./KG 66, incorporé début novembre au II./KG 200. Ce groupe appartient à la fameuse « escadre fantôme » de la Luftwaffe, chargée de toutes les besognes particulières (pour ne pas dire les plus basses) ainsi que l'expérimentation des armes aériennes les moins orthodoxes.

Le II./KG 200 compte trois escadrilles : la 5ème, équipée d'avions-éclaireurs pour illuminer l'objectif (*Beleucher*), Ju 88S et Ju 188A, la 6ème, regroupant les machines opérationnelles et la 7ème, utilisée comme réserve et pour parfaire l'instruction du personnel navigant.

À nouveau, Scapa Flow revient sur le devant de la scène pour le « Beethoven ». Avec une soixantaine de machines, les deux premières escadrilles du II./KG 200 retrouvent Grove, au Danemark. Le mauvais temps empêche les appareils de décoller et le beau temps, avec ses nuits de pleine lune, fait courir un trop danger aux lentes et vulnérables machines ! Bref, il n'y a plus de saison...

Puis, le 12 novembre, le *Tirpitz* est coulé, ouvrant du même coup la bonde de Scapa Flow qui se vide instantanément de la quasi totalité de la Home Fleet. Brutalement privés d'un objectif à leur mesure, les



Sur cette vue partielle du terrain de Bernburg prise le 16 avril 1945, on distingue au moins quatre *Mistel* S3B. Le composant inférieur était un Ju 88G-10, version destinée à l'origine à la chasse de nuit, équipée de moteurs Jumo et avec un fuselage allongé. Il s'agit de machines d'entraînement, dépourvues de charges offensives. (Archives Blitz)

A photograph of Bernburg airfield taken on April 16, 1945. At least four Mistel S3s can be seen. This version used the Ju 88G-10 as lower component, a night-fighter version using Jumo engines and a lengthened fuselage.

Misteln sont rapatriés à Nordhausen dans l'attente d'un nouveau « grand coup ».

OPÉRATION « FORGE »

Pendant ce temps, le haut commandement a ressorti de ses tiroirs poussiéreux un vieux plan de 1943, portant le nom de code de « Unternehmen Eisenhammer » (opération « Forge »). Provisoirement enterré, dans l'attente de jours meilleurs et surtout d'un vecteur stratégique, il ressurgit au moment où « Beethoven » fait naître de nouveaux espoirs. Le but de « Forge » consiste à détruire les trois centrales électriques géantes implantées en URSS : l'une à Léningrad, déjà endommagée par de précédents raids aériens, une seconde en Oural, donc hors de portée, et la troisième alimentée par le réservoir de Rybinsk, au nord de Moscou et fournissant une grande partie de l'énergie aux centres industriels de la capitale et de Gorki.

La démesure même du plan imaginé par les Allemands tuera « Eisenhammer » dans l'œuf. Il a été prévu, en effet, d'engager pas moins de cent *Misteln*, ainsi que deux groupes de la KG 30 (Ju 88A), cinq des KG 4 et KG 55 (He 111H) et le III./KG 100 (Do 217K, porteurs de bombes planantes Fritz X).

Eckard Dittmann, pilote au II./KG 30, transféré à la 6./KG 200 pour cette mission, se souvient des conditions dans lesquelles elle devait être exécutée (3) :

« *Le départ devait se dérouler de nuit, vers 21h30 et l'attaque, au petit jour, vers 7 heures. Cela signifiait un vol de neuf heures et demie à dix heures. Et avec ça, quatres heures et demie à cinq heures en Fw 190 au-dessus de la Russie. Tout seul. L'atterrissage devait avoir lieu sur la tête de pont de Courlande, le secteur le plus oriental encore tenu par les armées allemandes. Le départ devait s'effectuer depuis Oranienbourg, Rostock, Peenemünde, Rechlin-Lärz et trois ou quatre autres terrains.*

« *D'abord, nous devions voler vers le nord, pour camoufler notre véritable direction, jusqu'à Bornholm et de là, vers l'est, au-dessus de la Baltique, puis au-dessus de la terre ferme en passant au nord de Königsberg. Ensuite, notre route longeait l'autoroute au nord de Minsk jusqu'à Smolensk, où nous devions bifurquer : une partie obliquait vers le sud-est en direction des objectifs situés à Stalinogorsk et à Toula, le reste vers l'est en direction de Gorki. Un peu au nord-ouest de Moscou, se trouvait l'objectif de Rybinsk* ».

Toutefois, ce qui saute immédiatement aux yeux des pilotes, c'est que l'autonomie de leur Fw 190 ne leur permettra jamais d'atteindre la Courlande au retour... D'ailleurs, ils reçoivent des instructions pour se parachuter dans les zones encore tenues par des partisans, à l'intérieur des lignes soviétiques, ainsi que des rations de survie et quelques vagues notions de dialectes locaux. Tout un programme !

La satisfaction des besoins immédiats du front, l'impossibilité de disposer en peu de temps d'un aussi grand nombre de *Misteln* et surtout de pilotes, ainsi que des conditions météorologiques peu favorables, retardent le déclenchement de l'opération, jusqu'à ce que le terrain de Rechlin-Lärz soit écrasé sous les bombes anglo-saxonnes et que les autres, Oranienbourg, Rostock et Peenemünde, tombent entre les mains des troupes soviétiques.

Un autre couple, toujours à Neubiburg, en juin 1945. Le train d'atterrissage du Fw 190 était relevé pour le vol. (Archives Blitz)

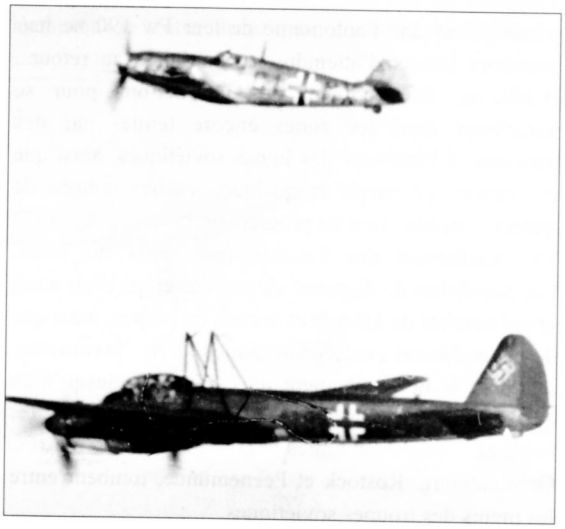
DES AMBITIONS PLUS MODESTES

La situation générale des armées allemandes au sortir de l'hiver 1944-45 oblige l'OKW à se rabattre sur des plans moins ambitieux, mais aux résultats plus tangibles immédiatement.

Le 1er mars 1945, l'*Oberstleutnant* Werner Baumbach, *Kommodore* de la KG 200, reçoit du commandant suprême des armées allemandes la responsabilité de la destruction des ponts franchissant l'Oder, la Neisse et la Vistule. La tâche n'est pas simple, car il en existe plus de cent vingt qui déversent inlassablement hommes et matériel de l'Armée rouge.

Baumbach compte engager le II./KG 200, mais à cette période, celui-ci ne dispose guère plus de cinquante machines.

Sous les ordres de l'*Oberleutnant* Piltz, la 6./KG 200 fait mouvement sur Burg, près de Magdebourg, avec 17 *Misteln* et 9 avions-éclaireurs. Le 8 mars, quatre s'en prennent aux ponts de Göritz, sur la Neisse, réussissant deux coups au but. Mais, quelques heures plus tard, les Soviétiques ont installé des pontons de secours, court-circuitant les deux ponts principaux détruits...



Premier vol avec largage du composant inférieur du prototype *Mistel*. (Archives Blitz)

Le 31 mars, six machines, précédées par deux Ju 88 et deux Ju 188 servant d'éclaireurs et de navigateurs et escortées par 24 Bf 109 de la JG 52, attaquent le pont de chemin de fer de Steinau sur l'Oder. Trois n'atteignent pas l'objectif en raison d'ennuis techniques. Les résultats des trois autres sont assez mitigés.

Le 8 avril, les cinq pilotes envoyés bombarder un pont sur la Vistule à Varsovie reviennent sains et saufs, mais la DCA soviétique les a gênés dans la précision de leur lancer.

Sur les sept *Misteln* envoyés le 26 avril sur l'Oder, à Küstrin, seuls deux Fw 190 parviennent à rentrer. À cette date, il ne reste plus que quatre machines disponibles, qui sont utilisée contre le pont principal de Prenzlau, près de Tantow, sur l'Oder. Un s'abîme en mer Baltique. Les trois autres poursuivent. Des Yak-9 soviétiques surprennent les lourdes machines à quelques kilomètres de l'objectif et parviennent à abattre le Ju 88 de l'*Unteroffizier* Braun, qui gagne Roctock à bord de son Fw 190. L'*Oberfeldwebel* Eckard Dittmann rentre également, mais l'*Unteroffizier* Seitz est porté disparu, probablement abattu par la chasse russe.

C'est l'ultime sortie du *Vater und Sohn*. Le II./KG 200 est dissous le lendemain et son personnel incorporé dans les troupes au sol.

Rétrospectivement, il est peut-être quelque marin britannique à frémir à l'idée d'avoir failli recevoir sur le pont de son navire l'un de ces engins bourrés d'explosifs un jour de novembre 1944. Il n'en est pas moins évident que cette formule ne constituait qu'un expédient et présentait plus d'inconvénients que d'avantages.

En dépit de ses rares succès, cet *ersatz* de bombardier stratégique n'a jamais réussi à résoudre le problème crucial qui s'est posé à la Luftwaffe pendant toute la durée de la guerre en matière de frappe à longue distance.

(1) Certaines sources font de Holzbauer un pilote d'essai de la marque.
(2) Les sous-types de *Misteln* diffèrent sensiblement selon les sources. Nous avons opté pour la catégorisation la plus répandue.
(3) *Geheim Geschwader - KG 200* – P.W.Stahl – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1977.

Suite de la page 22

commandement est repris respectivement par les lieutenants de vaisseau Ortolan et Le Saint. Il ne reste plus que cinq appareils en état à la Flottille.

ULTIMES MISSIONS

Le 29 juin, trouvant le terrain de Madjaloun trop exposé aux attaques aériennes, l'état-major demande au GB I/39 de s'installer à Qousseir. Moins d'une heure après l'arrivée des M.167F n° 83, 122, 221 et 229, surgissent huit Tomahawk australiens. En quelques instants, trois Glenn sont incendiés et le quatrième criblé de balles. Les équipages regagnent Madjaloun par la route.

Malheureusement, la malchance du groupe ne s'arrête pas là. Au beau milieu des mitraillages, se présente un Glenn qui revient d'un transport de médicaments. Apercevant les chasseurs, le pilote remet les gaz, mais deux Australiens se lancent à sa poursuite. Le bimoteur est finalement descendu en mer, au large de Beyrouth, après une course folle de plus d'une demi-heure. Les quatre occupants sont tués (sous-lieutenant Lefroid, sergents Vigneras, Hermelet et Claudey).

Le 2 juillet, à 21h40, trois M.167F de la 4F décollent de Rayack pour bombarder le port de Haiffa. Les appareils se présentent correctement, mais le capitaine de corvette Huber, qui mène l'expédition, est un chef exigeant. Pour choisir ses cibles, il effectue deux premiers passages au-dessus de l'objectif. Au troisième, il est cueilli de plein fouet par un obus de DCA. Le maître mitrailleur Le Mellec est éjecté par l'explosion et descend en parachute. Il est le seul survivant de l'équipage du commandant de la 4F (Huber, quartier maître Bouilliette et second maître Fauquemont). Les autres M.167F rentrent sans avoir bombardé.

C'est un nouveau coup dur pour la 4F, dont le commandement est pris par lieutenant de vaisseau Ortolan.

L'étau se resserre autour des forces de Vichy, dont la situation apparaît désormais désespérée.

Le 8 juillet, le I/39 transfère ses deux derniers appareils en état de vol dans le nord de la Syrie, à Alep. Le lendemain, le n° 63 est criblé de balles lors d'une attaque du terrain par des Hurricane.

L'ordre de repli est donné le 9 juillet. Le GB I/39 replie sept Glenn en direction d'Istres, parmi lesquels envoyés en renfort par le GR I/22 et viennent juste d'arriver. Le n° 186 s'écrase à Corfou, sur le chemin du retour, entraînant dans la mort ses cinq occupants.

La 4F reste encore active, notamment en bombardant des véhicules blidés dans la région de Khaldé, sous escorte des D.520 de l'escadrille 1AC, arrivés en Syrie le 4 juillet. Finalement, la Flottille replie ses quatre derniers avions (trois à la 6B et un à la 7B) à Sidi-Ahmed.

Les pertes en Martin 167F s'élèvent à 12 appareils du GB I/39 et 9 de la 4F, dont 9 abattus par la chasse britannique.

Ce bilan qui se passe de commentaires montre qu'à cette époque, le Martin 167F est un appareil totalement dépassé, notamment en raison de l'absence de blindage et de réservoirs auto-obturants. Les pilotes australiens, responsables de la destruction de la plupart des Glenn français, ont « apprécié » leur propension à s'enflammer assez facilement.

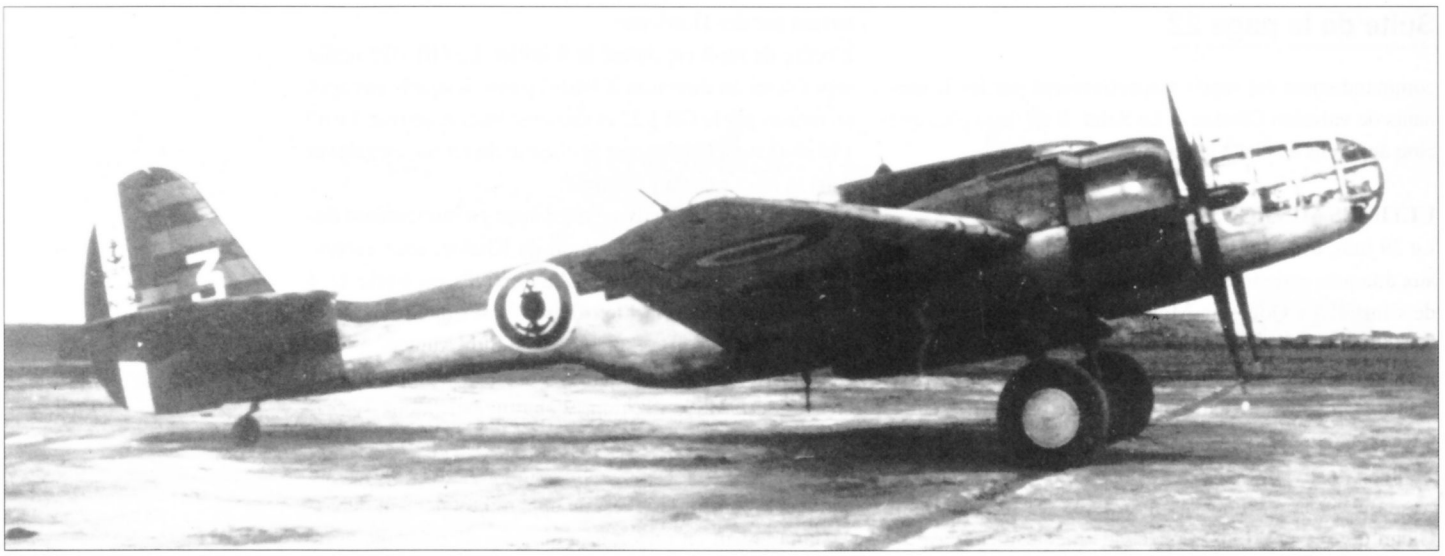
VII - LES DÉBARQUEMENTS EN AFN

La dernière situation connue de l'armée de l'Air, datée du 1er octobre, donne le chiffre total de 89 Glenn, dont seulement 36 se trouvent en première ligne. De son côté, l'aéronautique Navale aligne 29 machines.

Le 8 novembre 1942, lorsque les forces anglo-saxonnes débarquent en Afrique du Nord, la situation des unités équipées en Martin 167F est la suivante :

MAROC			
Flottille 3F	1 M.167F	Port-Lyautey	CC Mathon
Esc. 2B	5 M.167F	Port-Lyautey	LV Legrix de La Salle
	1 M.167F	Agadir	
Esc. 3B	5 M.167F	Port-Lyautey	LV Hardy
	1 M.167F	Agadir	
A.O.F.			
GB I/62	17 M.167F	Bamako	Cne Allemand
GB II/62	17 M.167F	Thiès	Cdt Thomas
GB I/63	17 M.167F	Thiès	Cdt Meyer-Dujardin
Flottiile 2F	1 M.167F	Dakar	LV Mornu
Esc. 1BR	8 M.167F	Dakar	LV Vilbert
Esc. 5BR	8 M.167F	Dakar	LV de Riencourt

Le Martin 167F n° 164 de l'escadrille 3B, photographié à Port-Lyautey, fin 1941.



Le Martin 167F n° 156, commandé par l'enseigne de vaisseau Jumères de l'escadrille 3B, est abattu le 8 novembre 1942 par les F4F de VGF-26. (SHAA)

Above:
The M.167F n°156, flown by Sub-Lieutenant Jumères of Aéronavale Escadrille 3B, was shot down by VGF-26 F4Fs on November 8, 1942.

Previous page:
Aéronavale Escadrille 3B M.167F n°164 at Port-Lyautey (Morocco), late 1941.

Below:
M.167Fs of Escadrille 3B, late 1940.

En fait, la Flottille 3F de l'aéronautique Navale est la seule unité sur Martin 167F à être concernée par l'opération « Torch ».

L'alerte est donnée assez tardivement à Port Lyautey (5 heures du matin) et aussitôt, les appareils sont armés et chargés de bombes pour intervenir au-dessus des plages de débarquement.

À 08h50, huit bombardiers sont pressentis pour une mission, qui doit bénéficier d'une escorte de D.520 de la Flottille 1F. Cinq minutes plus tard, alors que les quatre premiers M.167F viennent de décoller, ils sont coiffés par une escadrille de F4F de l'US Navy.

Le capitaine de corvette Mathon est rejoint et impitoyablement abattu. L'appareil du lieutenant de vaisseau Legrix de La Salle subit le même sort. Constatant les avaries subies par son avion, le lieutenant de vaisseau Hardy donne l'ordre à son équipage de sauter. Mais, quand vient son tour d'évacuer, le M.167F vole à moins de cinquante mètres du sol. Hardy se fracasse les jambes et est conduit mourant à l'hôpital.

Le lieutenant de vaisseau Jumères, de la 3B, parvient à se faufiler au ras du sol, mais les Wildcat le rattrapent près de Mehdiya. Fortement endommagé, le M.167F s'écrase sur le ventre à Sidi Yahia avec ses bombes encore à bord. Il n'y a aucun survivant parmi les occupants des quatre avions.

Deux autres, endommagés par les chasseurs américains, réussissent à rejoindre Sidi Yahia. Malheureusement, comme le terrain est encore en cours d'aménagement, la piste est un véritable bourbier et les deux appareils sont détruits lors de leur atterrissage.

Seuls les deux derniers peuvent effectuer la mission.

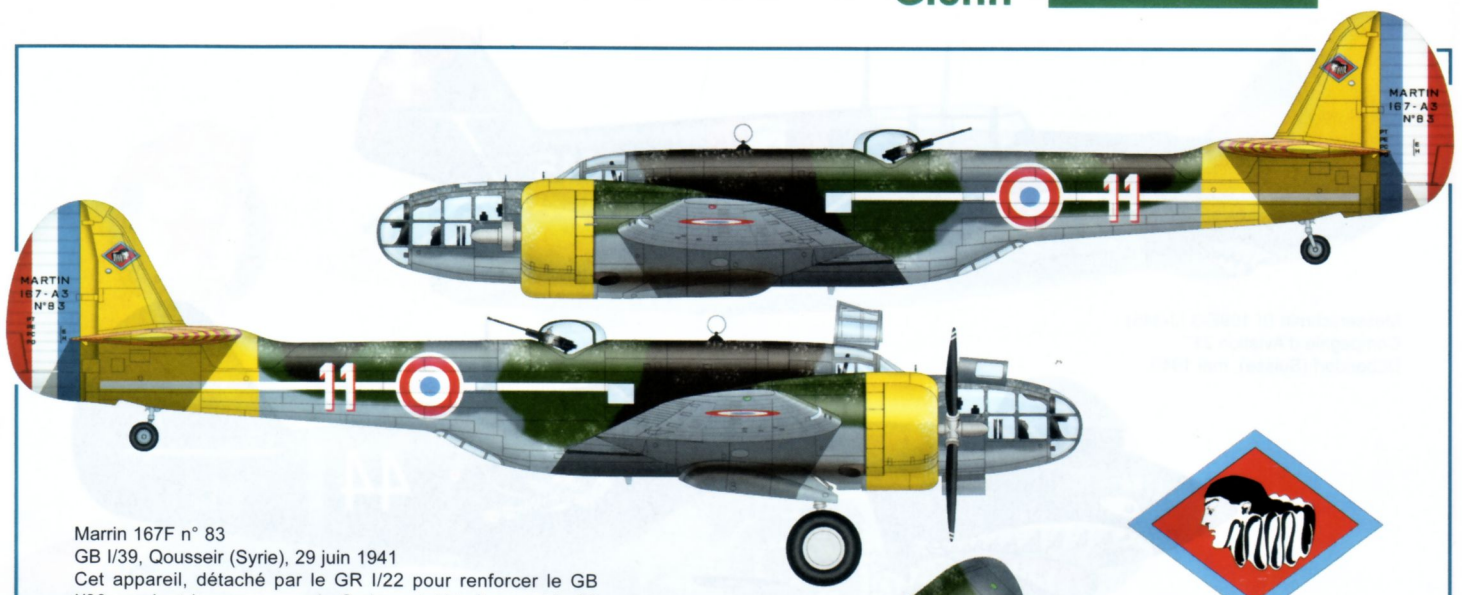
Le soir du 8 novembre, la 3F, qui a rallié Meknès, ne dispose plus que de deux Martin 167F armés et disponibles, auxquels s'ajoutent trois non armés et disponibles et un armé, mais indisponible.

Le GR I/22, qui a perdu la quasi totalité de ses LeO 451, mitraillés au sol dès l'aube, reçoit dans la matinée du 9 novembre le renfort de cinq M.167F en provenance de Rabat (et de quatre LeO 451 de Fès).

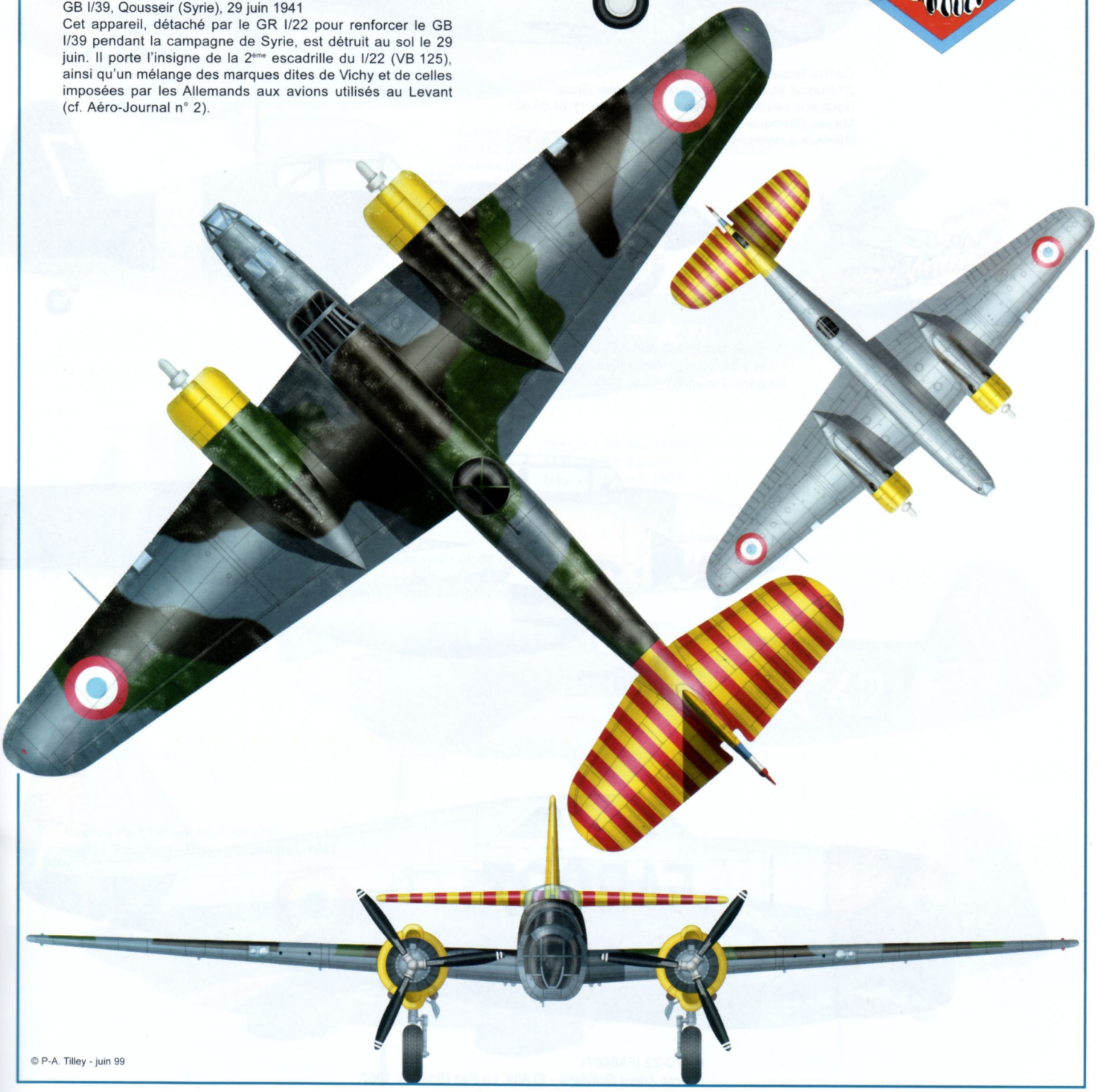
À 07h30, le 9 novembre, malgré la faiblesse de ses effectifs, la 3F prend part, avec deux avions, à une mission aux côtés de dix LeO 451 du GB II/23 et trois DB-7 du GB I/32. Ils bombardent les plages de débarquement dans le secteur de Fédala.

C'est l'ultime mission des « Glenn » de l'aviation de l'armistice. Celle-ci ne tarde pas à disparaître, mais d'autres aventures attendent encore le Martin 167F. Nous nous proposons de vous les conter dans le prochain numéro.

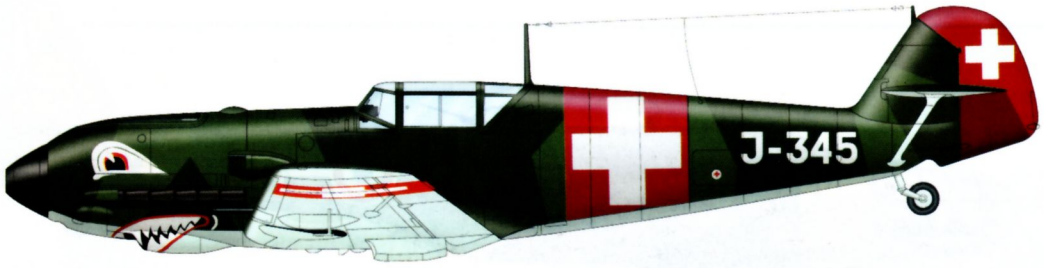
Vol de formation de l'escadrille 3B dans la région de Port Lyautey, fin 1940. (SHAA)



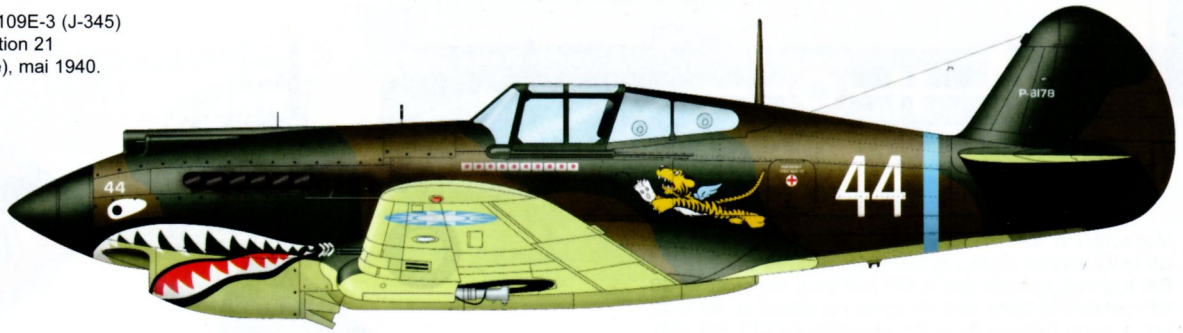
Marrin 167F n° 83
GB I/39, Qousseir (Syrie), 29 juin 1941
Cet appareil, détaché par le GR I/22 pour renforcer le GB I/39 pendant la campagne de Syrie, est détruit au sol le 29 juin. Il porte l'insigne de la 2ème escadrille du I/22 (VB 125), ainsi qu'un mélange des marques dites de Vichy et de celles imposées par les Allemands aux avions utilisés au Levant (cf. Aéro-Journal n° 2).



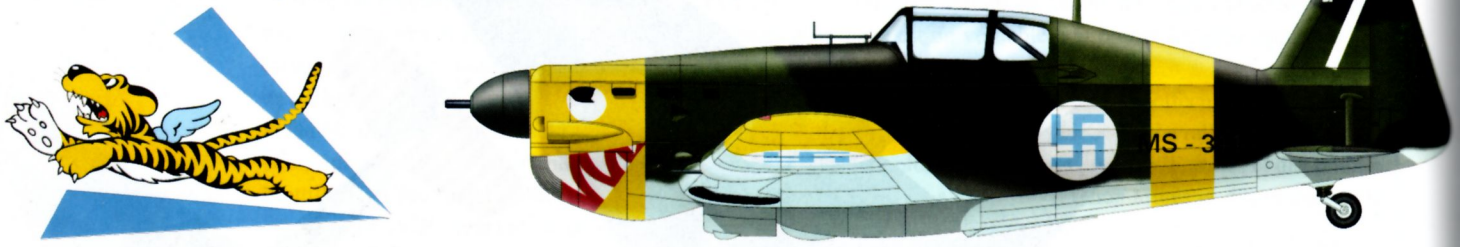
© P-A. Tilley - juin 99



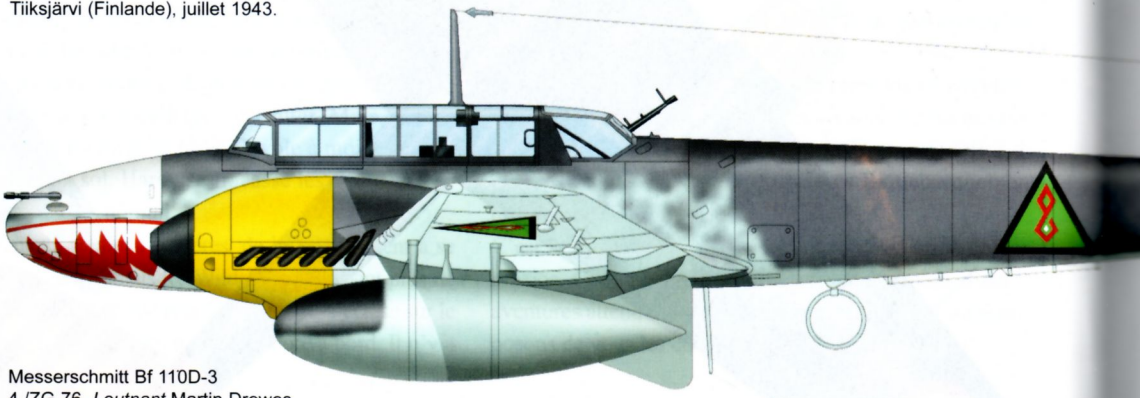
Messerschmitt Bf 109E-3 (J-345)
Compagnie d'Aviation 21
Dübendorf (Suisse), mai 1940.



Curtiss Tomahawk IIB (P-8178)
2nd *Pursuit Squadron*, *American Volunteer Group*
Squadron Leader John Van Kuren Newkirk († 24.03.42)
Magwe (Birmanie), fin février 1942
(Newkirk a revendiqué 7 victoires aériennes et 2 au sol)



Morane-Saulnier MS.406 (MS-311)
1./LeLv 14, *Vänrikki* (sous-lieutenant) K. Virtanen
Tiiksjärvi (Finlande), juillet 1943.



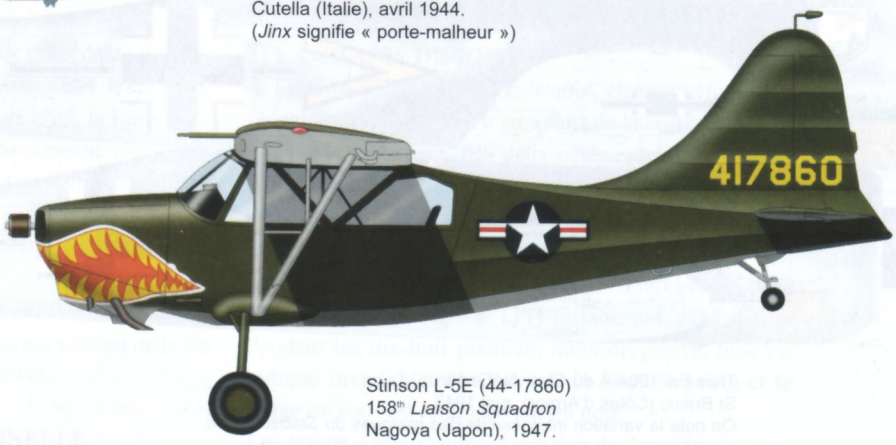
Messerschmitt Bf 110D-3
4./ZG 76, *Leutnant* Martin Drewes
Mossoul (Irak), mai 1941.

P-47D-22 (FAB007)
Fuerza Aérea Boliviana - El Alta, La Paz (Bolivie), 1967.

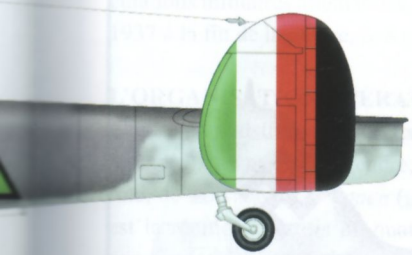
Les dents du ciel

Lavotchkine La-5
Naval Podpolkovnik (capitaine de frégate) Georgii Kostylev
3ème GuIAP-KBF, avion exposé au musée de St Petersbourg

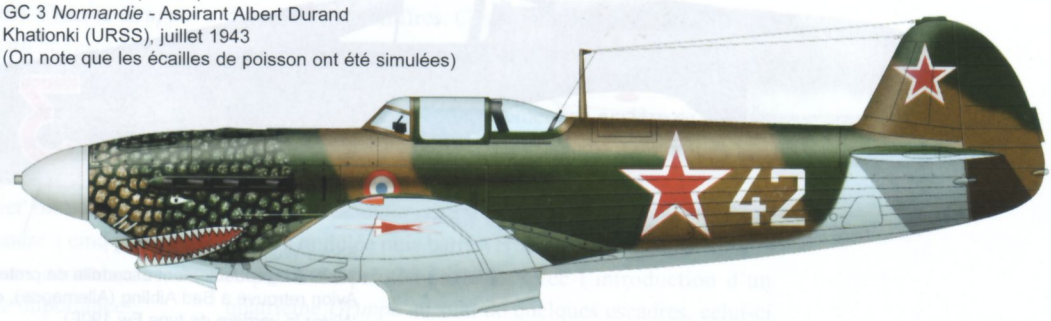
Curtiss Kittyhawk Mk. III (FR474)
N° 112 *Squadron* - *Flight Lieutenant* M.M. Matthias
Cutella (Italie), avril 1944.
(*Jinx* signifie « porte-malheur »)



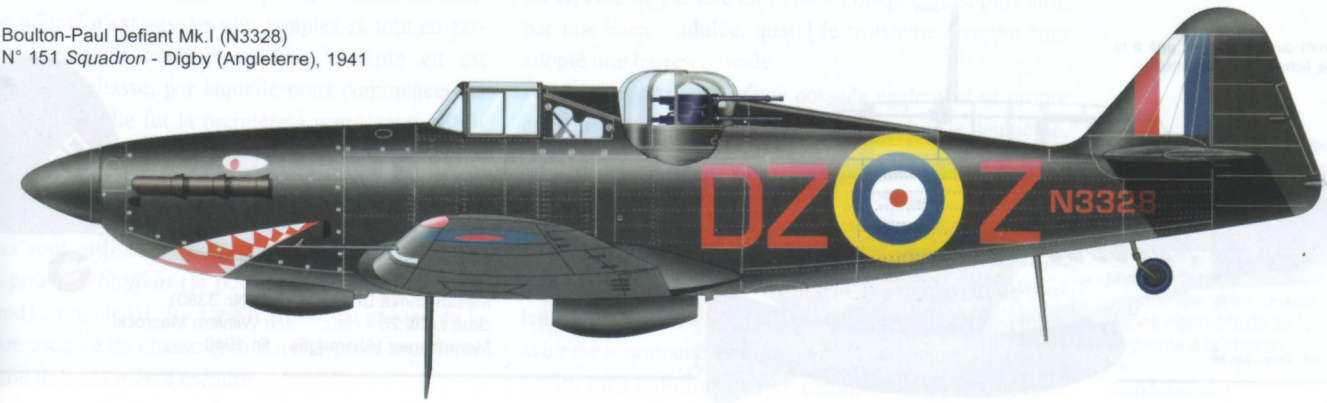
Stinson L-5E (44-17860)
158th *Liaison Squadron*
Nagoya (Japon), 1947.



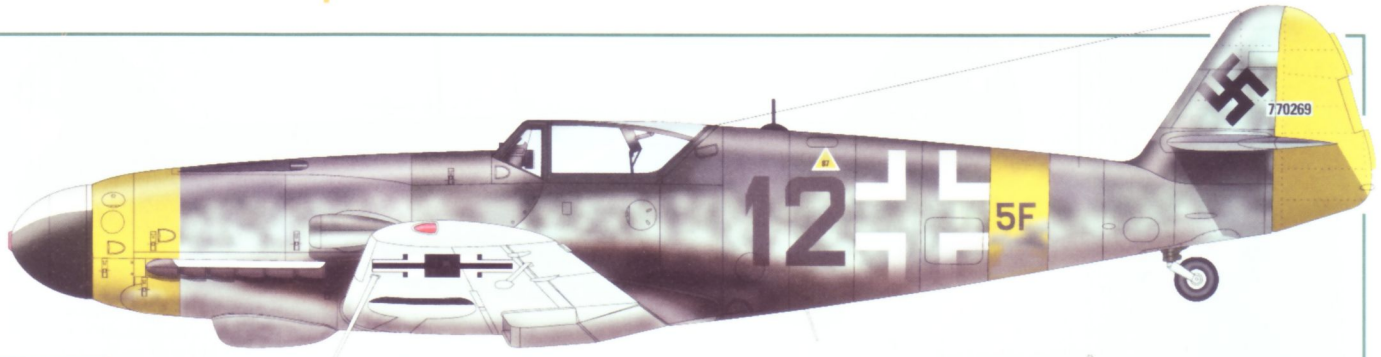
Yakovlev Yak-9 (n° 425)
GC 3 *Normandie* - Aspirant Albert Durand
Khationki (URSS), juillet 1943
(On note que les écailles de poisson ont été simulées)



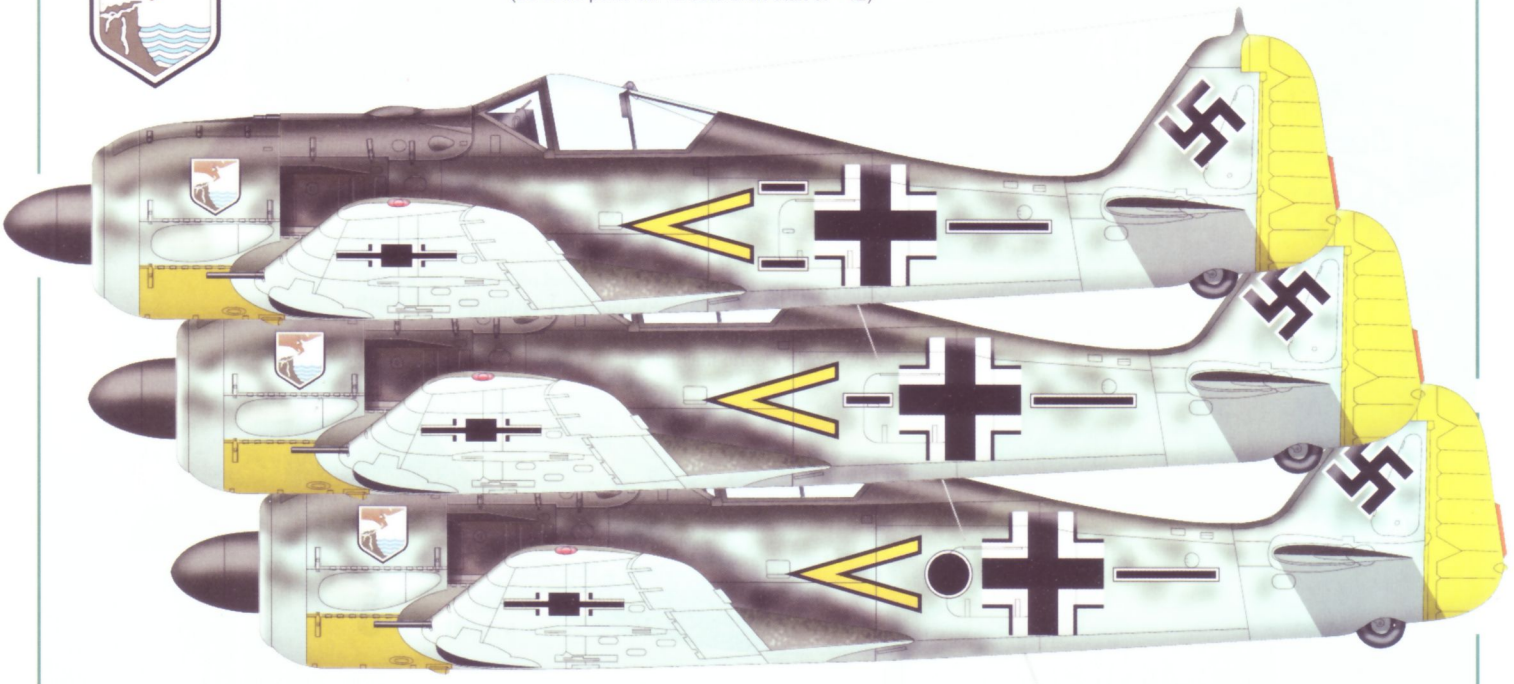
Boulton-Paul Defiant Mk.I (N3328)
N° 151 *Squadron* - Digby (Angleterre), 1941



© P-A. Tilley - mai 99



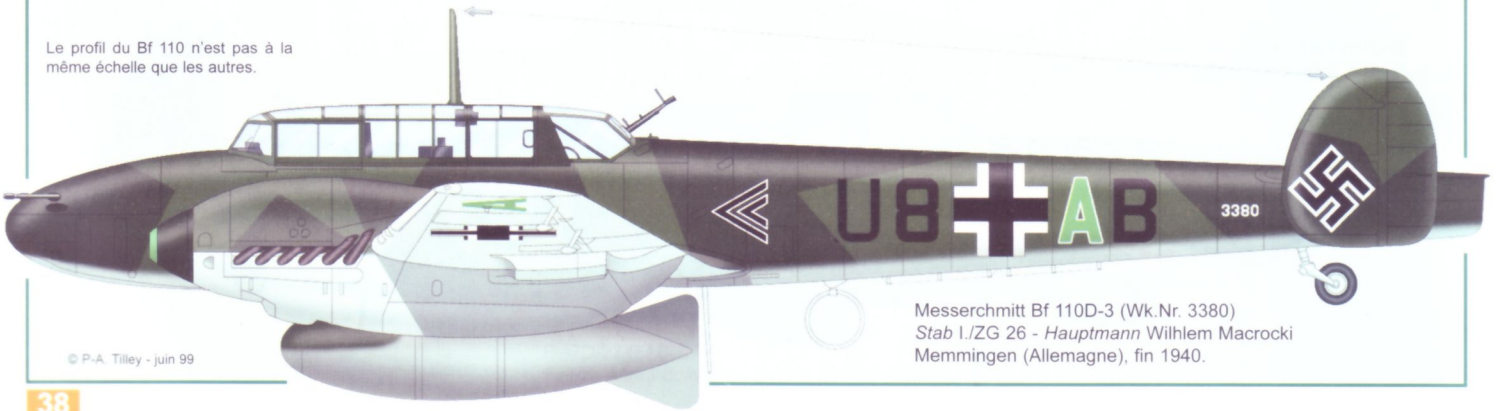
Messerschmitt Bf 109G-10/R2 (Wk.Nr. 770269)
2./NAGr. 12 - Avion posé à Fürth (Allemagne), le 8 mai 1945.
(Le code porté sur le côté droit était 5F+12)



Trois Fw 190A-4 du *Stab* NAGr.13
St Brieuc (Côtes d'Armor), mai 1943
On note la variation intéressante des marques du *Stabschwarm*.

Focke-Wulf Fw 190A-8
3./KG 51 (probablement escadrille de protection des Me 262)
Avion retrouvé à Bad Aibling (Allemagne), en mai 1945.
(Noter la verrière de type Fw 190F)

Le profil du Bf 110 n'est pas à la même échelle que les autres.



Messerchmitt Bf 110D-3 (Wk.Nr. 3380)
Stab I./ZG 26 - *Hauptmann* Wilhlem Macrocki
Memmingen (Allemagne), fin 1940.

© P-A. Tilley - juin 99

Camouflage et marques

CE NE SONT PAS les livres qui manquent sur ce sujet. Pourtant, les ouvrages indispensables, ceux qui font référence, sont malheureusement épuisés ou fort onéreux. Cet article n'a pas la prétention de les remplacer. Dans notre esprit, il s'agit davantage d'un « cours de rattrappage » ou de remise à niveau pour nos lecteurs, jeunes ou moins jeunes, qui n'ont pas eu la chance d'être initiés par Karl Ries ou Barry Rosch.

Jean-Claude Mermet

Toutes les forces aériennes du monde possèdent un système de codes et marques pour immatriculer leurs aéronefs. Lors de sa création officielle en 1935, la Luftwaffe, marquant la renaissance de la force aérienne allemande disparue en 1918, renoue tout naturellement avec les habitudes militaires qui consistent à tout codifier afin de dérouter un ennemi éventuel et permettre aux seuls « initiés » de s'y retrouver.

Nous ne verrons ici que la troisième période des immatriculations militaires allemandes, celle qui s'étend de la fin 1937 à la fin de la guerre, le 8 mai 1945.

L'ORGANISATION OPÉRATIONELLE

L'unité administrative (1) de base est la *Geschwader* (2) (escadre), qui peut comprendre, selon les besoins ou son rôle, de trois à cinq *Gruppen* (groupes). Chaque *Gruppe* est la réunion de trois ou quatre *Staffeln* (escadrilles), composées elles-mêmes de trois ou quatre *Ketten* (patrouilles) de trois ou quatre avions chacune.

On voit donc qu'une *Geschwader* peut contenir, complètement dotée et sans compter les avions de commandement, de 81 à 180 avions. Ce dernier nombre ne sera jamais atteint : il correspond à une escadre à cinq groupes de quatre escadrilles chacun. Nous ne connaissons, à l'heure présente, aucune unité de cette importance.

Dans un style tout à fait germanique, le système de codification adopté n'est pas des plus simples et, tout en gardant le même fil conducteur, une variante en est appliquée à la chasse, par laquelle nous commencerons notre étude, car elle fut la première à représenter publiquement la Luftwaffe, sous la forme de *Reklamstaffeln*.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il faut noter que pour transcrire la dénomination des unités, des chiffres romains sont utilisés pour les *Gruppen* et des chiffres arabes pour les *Staffeln* (le point signifiant « ème » en allemand) : ainsi le III./JG 1 est le troisième groupe de la première escadre de chasse et la 9./JG 1 est la neuvième escadrille de cette même escadre.

1) LA CHASSE DE JOUR

À l'intérieur de chaque *Jagdstaffel*, chaque avion porte un chiffre allant de 1 à 16 **en avant** de la croix de fuselage (plus exactement, des deux côtés entre la cabine de pilotage et la croix de fuselage). Des nombres plus élevés sont en théorie la marque d'unités d'entraînement.

Les couleurs retenues sont le **blanc** pour les *Staffeln* 1, 4, 7 et 10, le **rouge** pour les *Staffeln* 2, 5, 8 et 11 et le **jaune** pour les *Staffeln* 3, 6, 9 et 12 (voir tableau I, page 43).

Pendant les dix-huit premiers mois de guerre, le « 1 » indique invariablement l'avion du *Staffelkapitän* et le rouge est souvent remplacé par du noir.

Les avions d'état-major, à l'échelon de l'escadre (*Geschwaderstab*) et du groupe (*Gruppenstab*), utilisent un ensemble de symboles composé de barres et de chevrons à la place des chiffres. Ces symboles sont généralement peints en noir et sont soulignés ou non en blanc en fonction de la couleur du fond sur lequel ils sont appliqués.

Sur tous ces avions, l'emplacement **en arrière** de la croix de fuselage est réservé à l'identification du *Gruppe* :

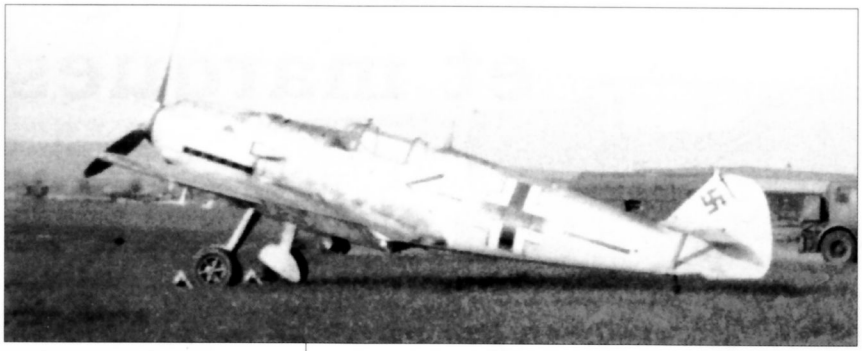
– aucun symbole : premier *Gruppe*;
– barre horizontale : deuxième *Gruppe*;
– barre ondulée puis barre verticale : troisième *Gruppe*.

À partir du printemps 1941, avec l'introduction d'un quatrième *Gruppe* au sein de quelques escadres, celui-ci est représenté par une croix ou un disque, puis, plus tard, par une barre ondulée, quand le troisième *Gruppe* aura adopté une barre verticale.

À l'origine, chaque *Gruppe* possède également sa propre couleur : **blanc** pour le premier, **rouge** pour le deuxième, **jaune** pour le troisième et **bleu** pour le quatrième (le *Geschwaderstab* adoptant le **vert**). Cela permet de parfaire l'identification des appareils en peignant les casseroles d'hélice, voire les capots-moteurs ou le gouvernail de direction (pour les Fw 190) avec des combinaisons de couleurs appropriées. Ce complément d'identification semble avoir été abandonné après la fin de la campagne d'Afrique. Enfin, sans toutefois ne rien changer à l'application des

Hauptmann Robert-Georg Freiherr von Malapert-Neufville, Kommandeur II./Sch.G.1, takes a ride on his horse before taking another in his Bf 109E-4/B.
His plane bears the triangle of the Schlachtgeschwader and the chevrons, distinctive markings of the Gruppenkommandeur as used by the fighter units.

Le *Hauptmann* Robert-Georg *Freiherr* von Malapert-Neufville, *Kommandeur* du II./Sch.G.1, s'apprête à passer d'une monture à l'autre.
Sur son Bf 109E-4/B, on distingue le triangle des *Schlachtgeschwader* et les chevrons, signes distinctifs de sa fonction emprunté à la chasse monoplace.
(Bundesarchiv)



Le Bf 109E du *Major* H-J. von Cramon-Traubadel, commandant la JG 53, peu avant la bataille d'Angleterre. L'appareil porte les marques réglementaires de *Kommodore* (commandant d'escadre). (ECPA)

chiffres, à partir, semble-t-il, de l'été 1944, les unités de la défense aérienne du *Reich* (*Reichsluftverteidigung*) commencent à recevoir, à des fins d'identification rapide, des bandes colorées ceinturant l'arrière du fuselage. Ces bandes, alors différenciées les unes des autres par des jeux de couleurs, sont finalement officialisées et affectées en janvier 1945 aux unités participant à cette défense (cf Aéro-Journal n° 5). En novembre 1944, apparaît dans la quasi totalité des *Gruppen* une quatrième *Staffel*. Cela, théoriquement, provoque le changement de couleur des *Staffeln* d'origine. Le système global, apparemment complexe, est présenté dans les tableaux I, II et III en pages 45 et 46.

Il faut noter qu'avec le système ainsi adopté, le seul et unique moyen d'identifier une escadre de chasse est d'en connaître l'insigne !

2) LES CHASSEURS DE NUIT MONOPLACES

Lors des débuts timides de la chasse de nuit sur des avions tels que les Arado Ar 68F et les Messerschmitt Bf 109D, on se contente d'identifier les appareils en peignant simplement un grand « N » à gauche de la croix de fuselage et le numéro individuel de l'appareil à droite de la croix (quel que soit le côté).

Avec l'établissement étoffé de la *Nachtjagd*, la lettre « N » disparaît. En ce qui concerne les monoplaces de chasse de nuit (Bf 109, Fw 190, Me 262), c'est le codage normal des chasseurs monoplaces diurnes qui est utilisé.

3) LES UNITÉS DE MULTIPLACES

C'est à la fin de 1938 qu'est figé le système d'identification des avions au sein des *Kampfgeschwadern* (escadres de bombardement), qui servira de modèle pour pratiquement toutes les unités, en dehors de celles de chasse de jour et de celles du début de la chasse de nuit.

Ce système se caractérise par un premier binôme lettre/chiffre ou chiffre/lettre (3) placé à la gauche de la croix de fuselage et un second binôme lettre/lettre situé à la droite de la croix (des deux côtés).

Le premier groupe identifie la *Geschwader* (voir page 44 une liste non exhaustive des principaux codes utilisés).

Dans le second groupe, la première lettre (troisième position dans le code complet) est la lettre individuelle de l'avion, peinte dans la couleur de la *Staffel*. La seconde lettre (quatrième position dans le code complet) identifie la *Staffel* à l'intérieur de la *Geschwader*.

Prenons comme exemple un Heinkel He 111 codé A1+LM : « A1 » est le code attribué à la KG 53; « L » (blanc) représente la lettre attribuée à l'avion au sein de la 4ème *Staffel*, identifiée par la lettre « M ».

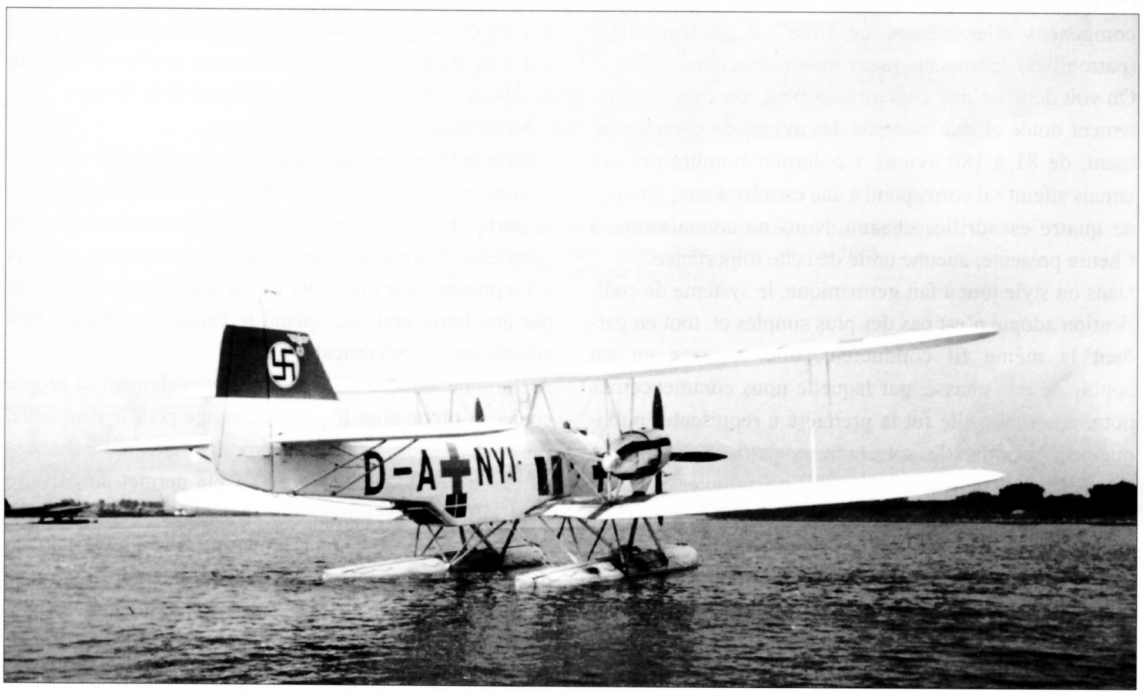
Les casseroles d'hélice, comme dans la chasse monoplace, sont susceptibles d'être peintes dans les couleurs des *Staffeln* et/ou des *Gruppen*, ainsi que parfois la partie inférieure des capots et les gouvernails de direction.

Afin d'éviter les confusions, les lettres G, I, J, O et Q ne sont pas utilisées, sauf rares exceptions.

Les couleurs des *Staffeln* et des *Gruppen* sont identiques à celles des chasseurs monoplaces, sauf pour un éventuel et hypothétique cinquième groupe (4) qui n'a aucune couleur officiellement attribuée, même si ses escadrilles répondent aux critères de couleurs.

Dans ce système, les avions d'état-major sont soumis aux mêmes règles que le reste de l'escadre, la différence résidant dans l'emploi des couleurs bleu clair (*Gruppenstab*) et vert (*Geschwaderstab*).

Les escadres de chasse diurne lourde (*Zerstörergeschwadern*, en abrégé ZG), de *Stuka* (*Sturzkampfgeschwadern*, St.G.), de chasse de nuit (*Nachtjagdgeschwadern*, NJG)



Un He 59 de secours en mer. L'appareil portait les marques d'identification conformes aux prescriptions de la convention de Genève. L'insigne de la Croix Rouge internationale remplaçait les marques de nationalité et la croix gammée figurait sur un bandeau rouge. On note également l'aigle allemande frappée sur la dérive. (ECPA)

et de « bombardement rapide » (*Schnellkampfgeschwadern,* SKG) se conforment aux règles énoncées ci-dessus. Tout ce qui précède est présenté dans le tableau IV, page 46, où l'on voit que la composition des unités est la même que pour les escadres de monoplaces.

4) LES ESCADRES D'APPUI TACTIQUE

Au début, les escadres d'attaque au sol et d'appui-feu (*Schlachtgeschwadern*, en abrégé Sch.G.), équipées en Hs 123, Hs 129, Fw 190F/G et Bf 109E, comprennent un *Geschwaderstab* et deux *Gruppen*. Les marques d'identification de ces « Sch.G. » se composent d'un triangle équilatéral noir (pointe en haut) et d'une lettre individuelle, peinte dans la couleur de l'escadrille (à raison de quatre *Staffeln* par *Gruppe*).

Le triangle placé en avant de la croix (entre l'habitacle et la croix) et la lettre individuelle en arrière de la croix (quel que soit le côté) indiquent le premier groupe; l'inverse indique le deuxième groupe (voir tableau V, page 46). Il faut se méfier de certaines 8ème *Staffeln* qui ont été rattachées pour des raisons tactiques au I. *Gruppe* et qui présentent un marquage conforme à leur nouveau rattachement (voir la photo d'un Hs 123 de la 8.(Pz)/Sch.G.1 en page 5 du n° 4 d'Aéro-Journal).

Le 10 octobre 1943, les anciennes « St.G. » sont rebaptisées *Schlachtgeschwadern* (SG) et les anciennes « Sch.G. » (Sch.G.1 et Sch.G.2) ainsi que la SKG 10 sont reformées en SG 4, SG 9 et SG 10.

À compter de cette date, sauf pour les unités équipées en Ju 87, le système adopté devient analogue à celui des escadres de monoplaces, à la seule différence que le chiffre individuel est remplacé par une lettre.

Chaque escadre comprend alors quatre groupes à trois escadrilles chacun. Les groupes sont identifiés grâce à des symboles en arrière de la croix de fuselage et, tout comme dans la chasse, les différents états-majors s'identifient par les mêmes combinaisons de barres, chevrons et cercles (5).

Il faut signaler plusieurs exceptions :

– le II.(Sch)/LG 2, une unité d'entraînement opérationnel, qui utilise un système de code issu des escadres multiplaces (avec le code escadre L2);

– la SG 101, une unité école, qui utilise des chiffres sur les capots-moteurs de ses Hs 129A;

– la 13.(Pz)/JG 51 qui utilise des chiffres à la place des lettres.

Les escadres de nuisance nocturne (*Nachtschlachtgeschwadern*, NSG) suivent, en principe, les même règles.

5) LES GROUPES DE RECONNAISSANCE

Dès le début de la guerre, les unités de reconnaissance (*Aufklärungsgruppen*) suivent les règles en vigueur au sein des escadres de multiplaces, bien qu'il s'agisse de groupes pouvant comprendre jusqu'à six escadrilles. De ce fait, les couleurs réglementaires ne sont souvent pas utilisées car il faudrait en introduire de nouvelles pour les 6. et 7. *Staffeln*.

Il faut aussi signaler que certaines unités de reconnaissance ne recoivent aucun code, particulièrement celles rattachées directement aux états-majors des flottes aériennes (*Luftflotten*).

Les lettres G, I, J, O, Q n'étaient pas utilisées, sauf en cas de nécessité impérieuse, comme par exemple, pour identifier ce Ju 52/3m de la 16./KGzbV.2 (G6+DQ). (ECPA)

La plupart des Bf 109G-8 – sinon tous – portent un simple chiffre à la mode des unités de monoplaces; en revanche, les Bf 109G-10/R2 du NAGr 14, bien que dépendant tactiquement de la 8./JG 52, utilisent un code 5F+xx de type escadre de multiplaces !

6) LES ESCADRES DE TRANSPORT

Pendant la totalité de la guerre, la désignation officielle de « KGzbV » (escadre de bombardement pour emploi spécial) attribuée aux unités de transport indique bien leur origine (6). De ce fait, le système de codage utilisé est analogue à celui des « KG » et ce, même après le changement de dénomination en *Transport geschwader* (TG).

Il faut signaler que les combinaisons de lettres et de chiffres peints sur les dérives ou gouvernails des avions de transport n'ont que peu de rapport avec leur identification au sein de leurs escadres. Ce ne sont, semble-t-il, que des marques tactiques temporaires.

7) LES UNITÉS MARITIMES

Il n'y a que des *Gruppen* pour former ces unités qui peuvent être partiellement embarquées à bord des grands navires de la Kriegsmarine sous la forme d'un ou deux hydravions de reconnaissance à flotteurs par bâtiment.

Tout en se conformant aux règles d'identification des multiplaces, ces groupes présentent la particularité suivante en matière d'organisation :

– la 1. *Staffel* regroupe les hydros de reconnaissance à flotteurs;

– la 2. *Staffel* regroupe les hydros à coque;

Cette marque comportant un chevron et trois barres verticales sur ce Fw 190A de la JG 26 n'a pas été formellement identifiée jusqu'à présent. Elle semble être un exemple unique. (ECPA)

Un Bf 110G-2 (Wk.Nr.120037) de la 13.(Z)/JG 5, sans doute l'avion du commandant d'escadrille (« A ») et peut-être celui du *Hauptmann* Herbert Treppe, à l'hiver 43/44. (Bundesarchiv)

– la 3. *Staffel* regroupe les hydros « multirôles » à flotteurs.

Désignés, dans un premier temps, *Bordfliegergruppen* (groupe d'avions embarqués, BFGr.), ces unités sont ensuite devenues des *Küstenfliegergruppen* (groupes de garde-côtes, Kü.Fl.Gr.). Certaines, vu leur rôle de recherche des mines marines, sont rebaptisées *Minensuchgruppen* (MSGr.) tout en gardant leur numéro d'origine.

8) SAUVETAGE ET AMBULANCES

a) Le sauvetage en mer : dès le début de la bataille d'Angleterre, des unités spécialisées dans le sauvetage en mer sont créées. Les avions de ces *Staffeln* sont identifiés, tout d'abord, par la croix rouge sur fond blanc circulaire peinte à la place des croix noires sur les avions militaires.

Nombre de ces avions portent une immatriculation civile et pour certains d'entre eux, la lettre nationale « D » (pour Deutschland) est remplacée par le binôme « WL » (Wehrmacht-Luftwaffe) hérité des avions écoles et de transport militaire qui furent ainsi immatriculés entre le 1er janvier et le 24 octobre 1939. Signalons que ces avions arborent la croix gammée dans un cercle blanc sur fond de bandeau rouge sur l'empennage vertical.

Un Bf 110E utilisé comme avion de liaison par l'état-major de la KG 55, ainsi que l'indique le code. On note la casserole bicolore avec un quartier blanc. La lettre individuelle n'est pas peinte dans la couleur réglementaire (bleu), mais en noir, comme le reste du code. (ECPA)

b) Le sauvetage en région désertique : contrairement aux précédents, ces appareils portent leurs croix noires aux positions réglementaires. Le code se résume souvent au SKZ en tant qu'indicatif radio.

c) L'évacuation sanitaire : ces avions se conforment, en général, aux règles d'identification du sauvetage en mer, sauf en ce qui concerne la croix gammée qui est arborée « en sautoir » comme sur tous les avions de la Luftwaffe. Sur les avions civils utilisés en urgence, tels les Ju 52 de la Lufthansa lors de la campagne à l'Est, la croix rouge sur disque blanc est peinte à l'emplacement du tiret séparant la lettre « D » du reste de l'immatriculation.

9) LES ÉCOLES

Jusqu'au 24 octobre 1939, le seul « code » d'identification des écoles est l'écusson portant les armoiries de la ville de rattachement de l'école, peint sur l'avant des avions. Lors de l'attribution rétroactive des SKZ aux avions déjà immatriculés (7), les écoles reçoivent des séries de SKZ commençant par le même binôme, comme par exemple PF+xx pour l'A/B 4 de Prague-Letnany. Ensuite, bien sûr, ce sont des marquages propres à chaque école qui prennent le dessus, les SKZ étant attribués en usine par le RLM.

Les écoles de chasse peignent un numéro à deux chiffres « à la mode chasse » en surimpression sur le SKZ, pour « habituer les élèves aux procédures de la chasse », mais surtout, parce que les écoles de chasse, en cas de besoin, pouvaient être employées opérationnellement, étant organisées comme de véritables JG, dont elles ont la désignation : JG 101, JG 104...

Pour les écoles de *Stuka*, de bombardement et autres, les immatriculations en SKZ sont complétées par un nombre peint, soit en avant, soit en arrière de la croix de fuselage. Les écoles de pilotage sans visibilité (*Blindflug*) se conforment aux règles des autres écoles, en peignant, en plus, selon certains chercheurs, une double bande jaune ceinturant le fuselage.

10) LES CENTRES D'ESSAIS

Certains centres d'essais possèdent des codes en propre,

mais ce sont surtout des codes de fonctionnement interne, servant à identifier les différents département d'activité : vols, essais de moteurs, munitions... C'est le cas, par exemple, de l'*E-Stelle* de Rechlin qui emploie également des codes ressemblant à des SKZ.

11) LES PLANEURS

a) Les unités paramilitaires : depuis le 22 octobre 1937, les planeurs des organisations paramilitaires portent des codes en « D-x-xx » qui renseignent sur le NSFK-*Gruppe* (8) d'appartenance du planeur, comme par exemple ce DFS Meise, codé « D-11-3400 », qui appartient ainsi au NSFK-*Gruppe* 11 à Hessen-Westmark et portant l'immatriculation 3400. Ce type de code est maintenu jusqu'au 25 juin 1943.

Entre-temps, le 1er janvier 1939, la Luftwaffe prend en compte la gestion de la totalité des planeurs lui appartenant en propre et leur applique un code en « WL-x-xx », comme sur ce Grunau Baby II B-2, codé « WL-XVII-344 », appartenant au XVIIème parc de la Luftwaffe.

Le 26 juin 1943, tous les planeurs d'entraînement, sans exception, reçoivent un SKZ commençant, en principe, par « L ». Nous pouvons citer le Grunau Baby II B-2 « LG-TR », qui appartient au NSFK, car il ne porte pas de croix noire entre les deux binômes de lettres comme ce serait le cas sur un planeur de la Luftwaffe.

b) Les unités opérationnelles : les planeurs de type DFS 230, puis du type Gotha Go 242, sont identifiés par une combinaison de chiffres dont nous n'avons pas percé le secret et qui remplace les deux dernières lettres du SKZ, comme par exemple « LB+1-91 » sur un DFS 230. Par contre, nous connaissons un Go 242 codé « F7+8-16 », où « F7 » indique le *Schleppgruppe* 1 (groupe de planeurs remorqués). Les Me 321 sont tous affectés de codes allant de «W1+xx » à « W9+xx ».

Il est notable que les planeurs sont très vite intégrés aux groupes de transport (TG).

En conclusion, nous ne chercherons aucunement à porter un jugement péremptoire sur le système de codes de la Luftwaffe. Il est complexe par souci du détail. Administrativement parlant, il semble parfait; d'un point de vue opérationnel, il est lourd. C'est pourquoi il y a – et nous ne les avons pas dénombrées, nous bornant aux règlements officiels – de nombreuses variantes ou, plutôt, adaptations par « nécessité ». Il y a aussi quelques incompréhensions. La chasse se distingue du reste des autres unités, peut-être parce que la Première Guerre mondiale a fait apparaître le besoin de reconnaître rapidement les avions de chasse dans la mêlée des combats aériens ?

Opposées à la « grisaille » – ou peu s'en faut – de la RAF avec ses unités toutes codées sans fioritures de la même façon, les « couleurs » de la Luftwaffe, et leur mystère, ne contribuent-elles pas aux attraits que provoque cette arme aérienne ?

NOTES

(1) En fait, l'unité tactique de base de la Luftwaffe était le *Gruppe*. Sauf en de très rares occasions, les escadres étaient généralement éclatées sur différents points du front, voire sur les différents théâtres d'opérations. Les escadrilles étaient parfois utilisées de manière autonome.

(2) Pour les noms allemands, nous avons adopté le genre de l'équivalent français; comme on dit *une* escadre, nous disons *une Geschwader*. Nous avons cependant conservé le pluriel allemand : une *Geschwader*, des *Geschwader*; un *Gruppe*, des *Gruppen*; une *Staffel*, des *Staffeln*.

(3) Quelques rares unités utilisent un binôme de deux lettres, comme les 6. et 7./JG 5 (LN) et l'*E-Stelle* de Rechlin (TA) pour les essais en vol.

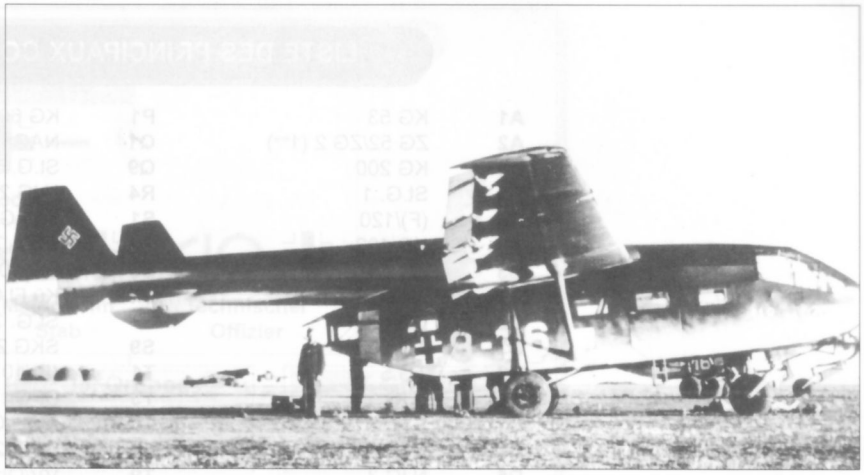
(4) Certaines escadrilles étrangères sont affectées à un V. *Gruppe*, comme les 15./JG 52 ou 15./JG 53 (volontaires croates).

(5) Les chasseurs-bombardiers (*Jabo*), tels que les Bf 109F-4/B ou Fw 190A-3/U3, sont absents de cette étude car leurs marques spécifiques correspondent plus à leur emploi qu'à une véritable identification au sein des escadres de chasse dont ils sont partie intégrante. Ces marques « *Jabo* » viennent en complément des codes de la chasse.

(6) William Green dans *Warplanes of the Third Reich* émet également l'hypothèse que cette dénomination fut conservée pour éviter de dévaluer le rôle des équipages de transport, trop souvent déconsidéré par leurs homologues du bombardement ou de la chasse [NDLR].

(7) Voir Aéro-Journal n° 7 pour les SKZ.

(8) *Nationalsozialistisches Fliegerkorps*, corps volant du parti nazi.



Un planeur de transport Gotha Go 242B-2, codé F7+8-16, appartenant au *Schleppgruppe* 1, en Russie, en 1943.
La signification de la seconde moitié du code (« 8-16 ») reste encore inexpliquée.
Au second plan, un autre Go 242 porte également un « 16 » blanc, ce qui laisserait supposer que ce nombre ne constitue pas le numéro individuel de l'avion, comme on l'a souvent cru.
(Collection H. Obert)

Nous n'avons pas abordé volontairement les innombrables variations que l'on peut rencontrer dans la Luftwaffe; un livre entier y suffirait à peine. Que le lecteur en soit convaincu en voyant la manière dont le *Hauptmann* Hans von Hahn, commandant le I./JG 3, avait fait peindre son double chevron de *Kommandeur*.
(ECPA)

LISTE DES PRINCIPAUX CODES DE LA LUFTWAFFE

A1	KG 53	**P1**	KG 60	**3E**	KG 6
A2	ZG 52/ZG 2 (1ere)	**Q1**	NAGr. 1	**3U**	ZG 26
A3	KG 200	**Q9**	St.G. 5	**3W**	NSGr. 11
A5	St.G. 1	**R4**	NJG 2	**3Z**	KG 77
A6	(F)/120	**S1**	I./St.G. 3	**4D**	KG 30
A8	KG 102	**S2**	St.G. 77	**4E**	(H)/13
B3	KG 54	**S3**	SG 10	**4N**	(F)/22
B5	FAGr. 3	**S4**	Kü.Fl.Gr. 506	**4R**	NJG 2
C2	(H)/41	**S7**	St.G. 3	**4U**	(F)/123
C3	TGr. 5	**S9**	SKG 210/ZG 1 (2ème)	**4V**	TG 3
C8	TG 5	**T1**	(F)/10	**4X**	NSGr. 7
C9	NJG 5	**T3**	BFGr. 196	**5B**	NSGr. 10
D1	SAGr. 126	**T5**	Aufkl.Gr./ObdL	**5D**	Aufkl.Gr. 31
D3	NSGr. 2	**T6**	St.G. 2	**5F**	(H)/14
D5	NJG 3	**T9**	VV/ObdL	**5J**	KG 4
D9	NJG 7	**U2**	NAGr. 5	**5K**	KG 3
E2	Erpr. Stelle Rechlin	**U5**	KG 2	**5T**	KG 101
E8	KG 50/NSGr. 9	**U8**	I./ZG 26	**6A**	NSGr. 12
F1	KG 76	**U9**	NSGr 3	**6G**	St.G. 51
F6	(F)/122	**V3**	KG 103	**6I**	SAGr. 130
F7	NAGr. 6/Schlepp Gr. 1	**V4**	KG 1	**6J**	NSGr. 8
F8	KG 40	**V7**	(H)/32	**6M**	(F)/11
F9	NSGr. 5	**V8**	NSGr. 1	**6N**	KG 100
G1	KG 55	**W7**	NJG 100	**6Q**	SG 151
G2	(F)/124	**X4**	SAGr. 129	**6R**	SAGr. 127
G6	KGrzbV 2	**X9**	NAGr. 11	**6W**	SAGr. 128
G9	NJG 1	**Y9**	NAGr. 12	**7A**	(F)/121
H1	(H)/12	**Z6**	KG 66	**7J**	NJG 102
H8	4.(H)/33	**1G**	KG 27	**7R**	SAGr. 125
J2	NAGr. 3	**1H**	KG 26	**7T**	Kü.Fl.Gr. 606
J3	NAGr. 9	**1K**	NSGr. 4	**7V**	KGrzbV 700
J8	NAGr. 2	**1L**	NJGr. 10	**8H**	(F)/33
J9	III./St.G. 1	**1T**	KG 28	**8I**	NAGr. 16
K6	Kü.Fl.Gr. 306	**1Z**	KGrzbV 1	**8L**	Kü.Fl.Gr. 906
LN	6.(Z)/JG 5	**2A**	I./ZG 2	**8Q**	TG 10
L1	LG 1	**2J**	ZG 1 (3ème)	**8T**	KGrzbV 800
L2	LG 2	**2N**	ZG 1 (1ere)	**8V**	NJG 200
L8	NAGr. 4	**2Q**	NAGr. 15	**9H**	NAGr. Kroatien
M2	Kü.Fl.Gr. 106	**2S**	ZG 2 (2ème)	**9K**	KG 51
M7	Kü.Fl.Gr. 806	**2U**	NAGr. 13	**9P**	TG 3
M8	ZG 76	**2Z**	NJG 6	**9V**	FAGr. 5
M9	NAGr. 14	**3C**	NJG 4	**9W**	NJG 101

NB : Le même code a pu être porté par deux unités différentes en raison d'un changement de dénomination, par exemple « A5 » par la SG 1 (ex- StG. 1) ou « 1Z » par la TG 1 (ex-KGrzbV 1). Une même unité a pu avoir plusieurs codes suite à une ou plusieurs dissolutions et nouvelles créations successives, comme la ZG 1

Un Heinkel He 46C de la 1./NSGr. 4 en vol, en 1943, au-dessus des Balkans, où cette unité fut très active dans la chasse aux partisans yougoslaves. Cet appareil porte son code d'usine (*Stammkennzeichen*), ainsi qu'un chiffre tactique sur le gouvernail. (Bundesarchiv)

TABLEAU I : ESCADRES DE MONOPLACES (trois *Staffeln* par *Gruppe*)

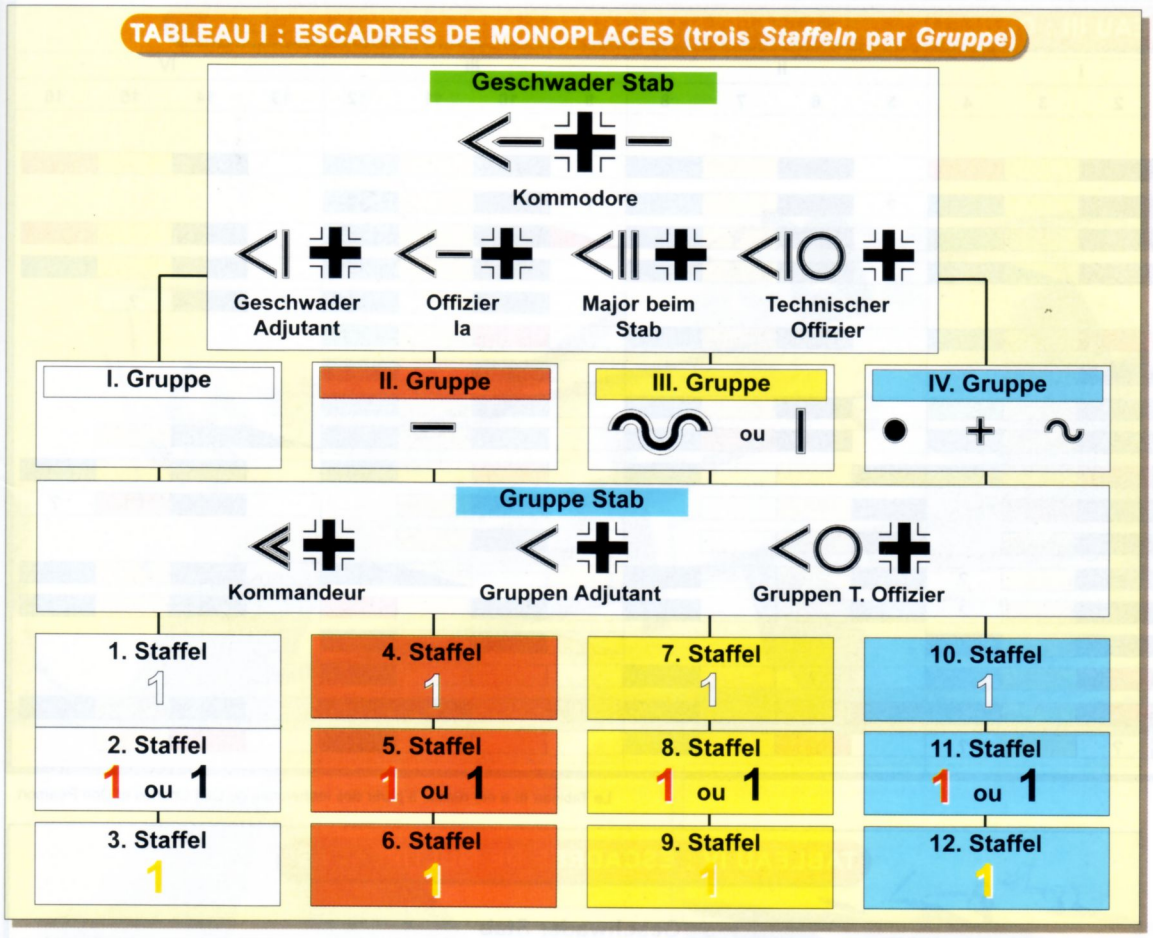


TABLEAU II : ESCADRES DE MONOPLACES (quatre *Staffeln* par *Gruppe*)

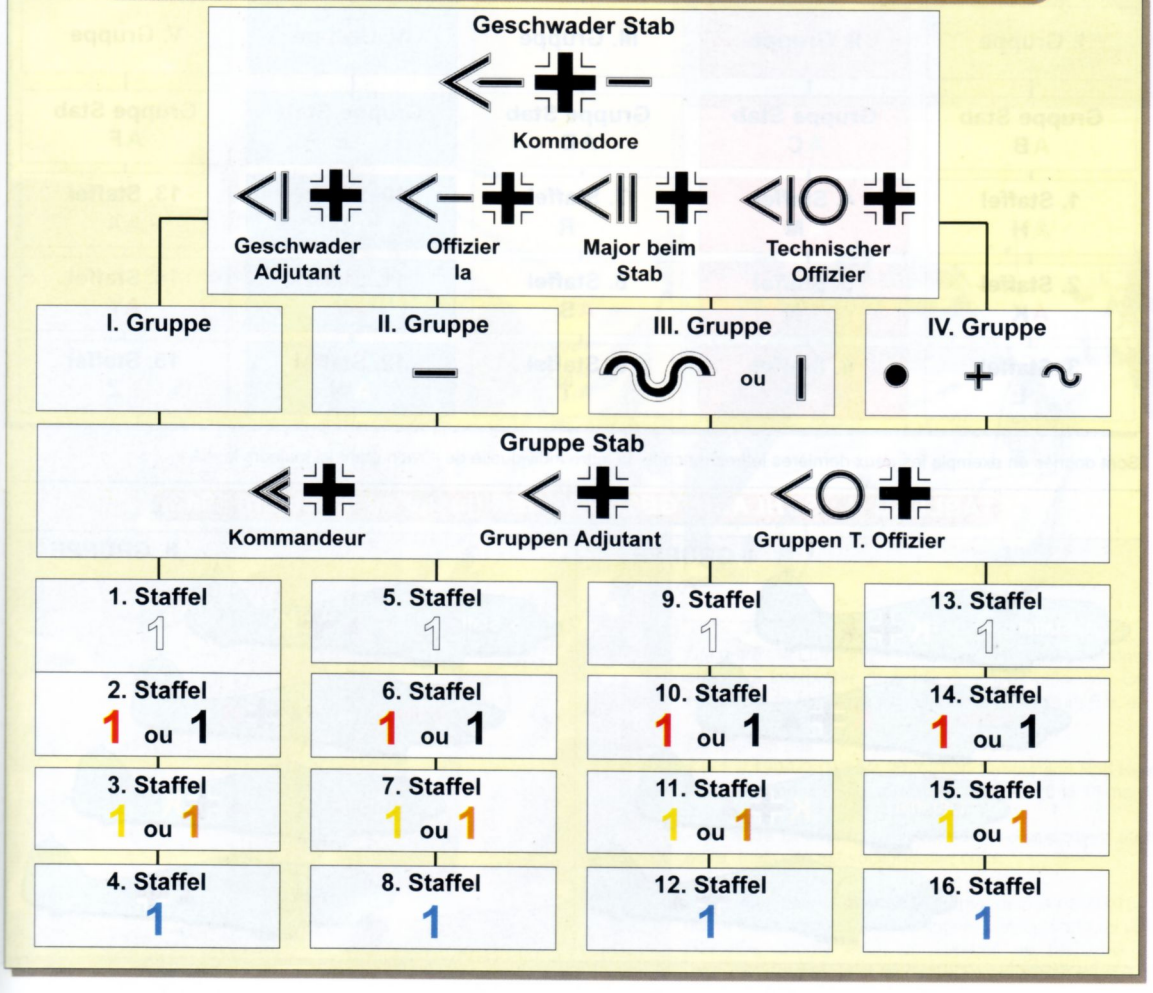
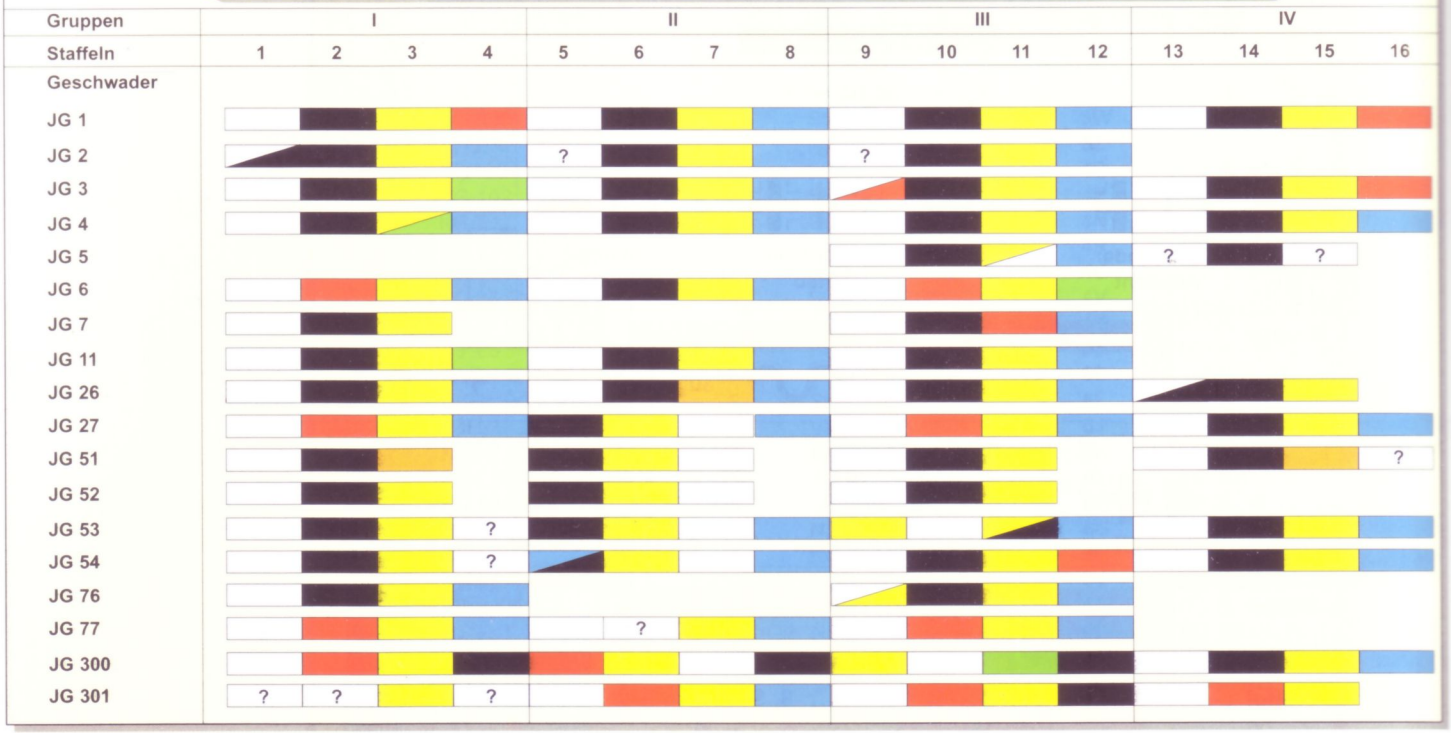


TABLEAU III : COULEURS DES *STAFFELN* DE CHASSE APRÈS NOVEMBRE 1944



Le Tableau III a été réalisé à partir des recherches de Carl Charles et Don Pearson.

QUELQUES EXEMPLES DE CASSEROLES

Couleur de la *Staffel*. (Toutes unités)

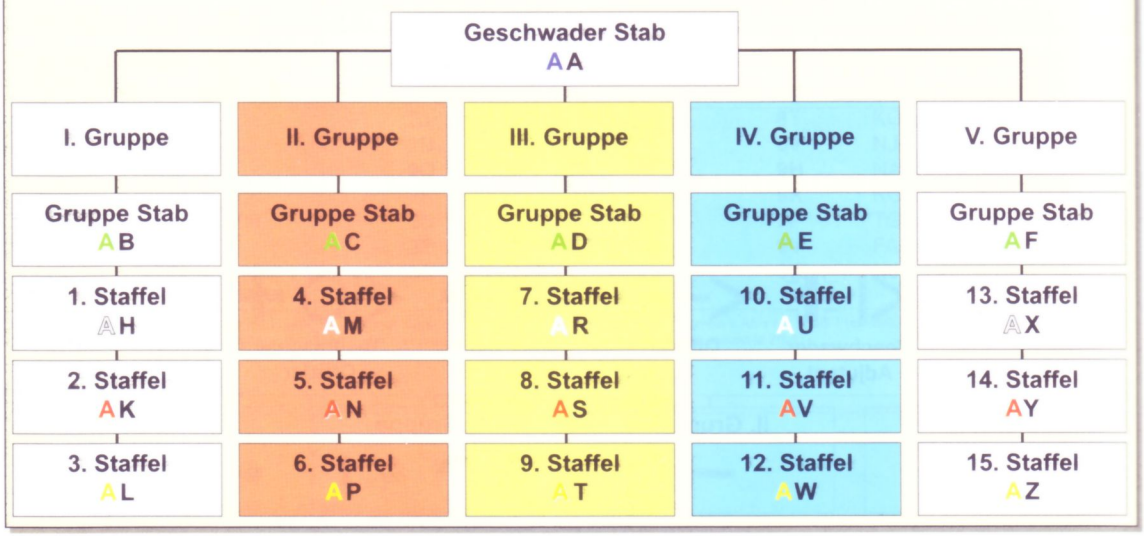
Partie antérieure : *Staffel*. Partie postérieure : *Gruppe*.

Couleur du *Gruppe*. Anneau : couleur de la *Staffel*.

Couleur de la *Staffel*. Quartier : couleur du *Gruppe*.

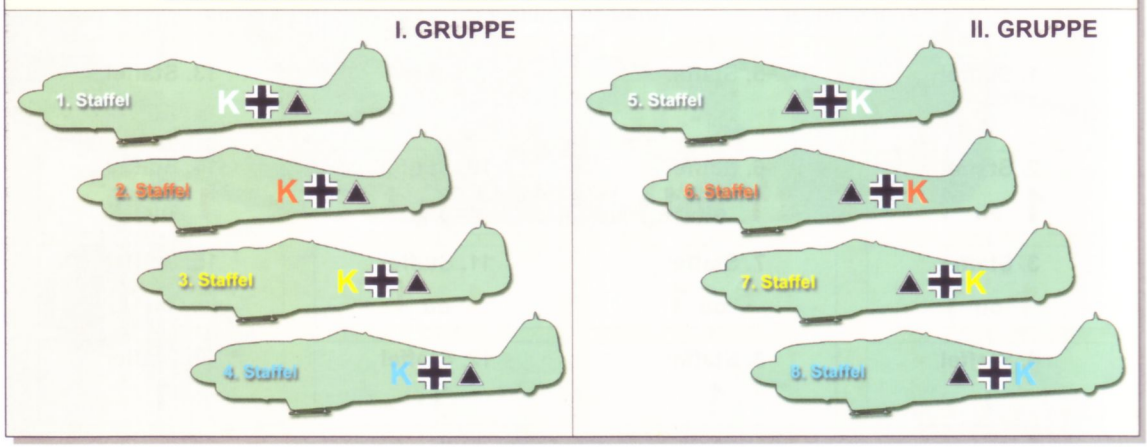
Couleur du *Gruppe*. Anneau : couleur de la *Staffel*. (ZG)

TABLEAU IV : ESCADRES DE MULTIPLACES



Sont donnés en exemple les *deux* dernières lettres du code, la lettre individuelle de l'avion étant ici toujours le « A ».

TABLEAU V : *SCHLACHTGESCHWADER* (jusqu'au 9 octobre 1943)



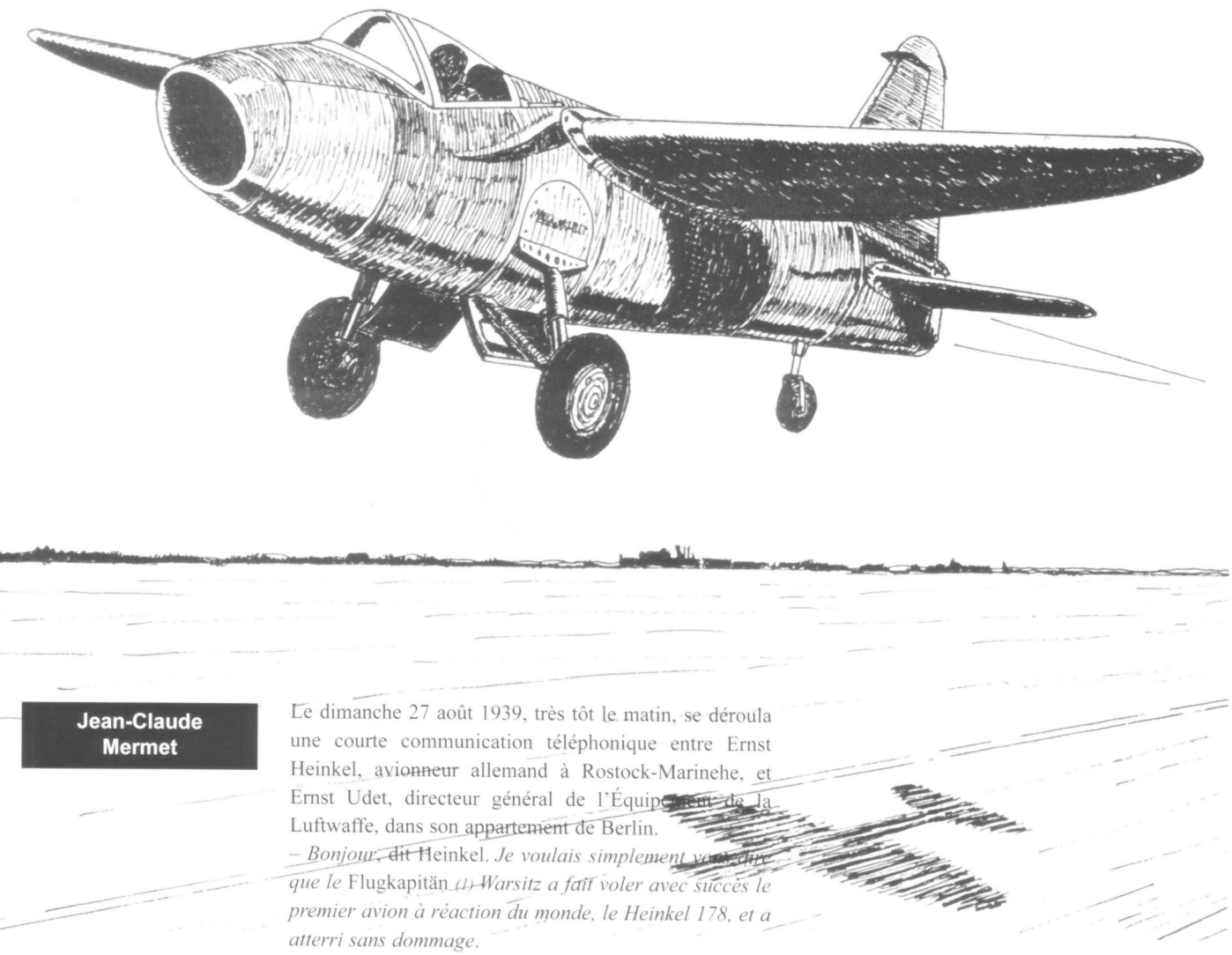
Ci-contre : la Luftwaffe fit un usage abondant de codes tactiques. Leur signification est très difficile à interpréter, faute de directives officielles. On voit ici un Heinkel He 46C d'une escadrille de nuisance non identifiée sur le front Est, en 1943.

De haut en bas :
– le Fw 190A-2 (*Wk.Nr.* 20202) du *Hautpmann* Rolf Hermichen, appartenant au *Stab* II./JG 26. Il deviendra *Staffelkapitän* de la 3./JG 26 le 1er mai 1942.

– un autre Bf 110 de servitude. Celui-ci appartient au III./KG 40. La lettre individuelle est noire, mais elle est soulignée en blanc.

– le *Hauptmann* Reinecke, *Kommandeur* du I./ZG 76, à Olmütz, quelques jours avant le début de la campagne de Pologne. L'avion porte un unique chevron et le code « DB » qui l'identifie comme étant un appareil de l'escadrille de l'état-major du groupe, mais certainement pas celui de Reinecke qui portait un double chevron et le code « AB ».

Soixante bougies pour une lampe à souder



Jean-Claude Mermet

Le dimanche 27 août 1939, très tôt le matin, se déroula une courte communication téléphonique entre Ernst Heinkel, avionneur allemand à Rostock-Marinehe, et Ernst Udet, directeur général de l'Équipement de la Luftwaffe, dans son appartement de Berlin.

– *Bonjour*, dit Heinkel. *Je voulais simplement vous dire que le* Flugkapitän *(1) Warsitz a fait voler avec succès le premier avion à réaction du monde, le Heinkel 178, et a atterri sans dommage.*

Après un silence, Udet répondit :

– *C'est très bien, je vous félicite tous les deux, mais maintenant laissez-moi retourner me coucher.*

Apparemment, cette nouvelle historique ne fut pas reçue avec beaucoup d'enthousiasme par le directeur général de l'Équipement de la Luftwaffe. Et pourtant, ce vol d'une durée de six minutes seulement, à une altitude de deux mille mètres environ, marquait le début d'une ère nouvelle dans l'aviation, celle de la propulsion à réaction. En tout cas, ce fut le premier vol de ce type officiellement enregistré dans le monde.

Tout avait commencé quelques années auparavant, en 1935, lorsque Hans-Joachim Pabst von Ohain, alors étudiant à l'université de Göttingen, conçut une turbine à gaz pour la propulsion d'un avion.

Avec l'aide de Max Hahn, ingénieur en technique de l'automobile, un modèle de moteur fut élaboré. Encouragé par son professeur, Ohain prit contact avec Ernst Heinkel qui, au printemps 1936, mit à la sa disposition un hangar et une équipe de travail de quatorze ingénieurs et techniciens, pour perfectionner cette turbine à gaz, dans l'usine Heinkel à Rostock-Marinehe.

En mars 1937, le premier réacteur, désigné HeS 1, tournait et développait 280 kgp au banc. Cependant, il n'était pas utilisable sur un avion, car il ne possédait pas de régulateur et fonctionnait à l'hydrogène. Sa version évoluée, le HeS 3B, atteignait en mars 1938 450 kgp au banc. Muni de commandes et se « nourissant » à l'essence, il fut retenu pour propulser un avion et essayé en vol, accroché sous le ventre d'un Heinkel He 118, qui servit ainsi de banc d'essai volant. Les résultats obtenus furent jugés satisfaisants et il fut tout d'abord envisagé de le monter dans un Heinkel He 100. Mais, l'ampleur des modifications conduisit à créer un avion entièrement nouveau, le Heinkel He 178. Heinkel décida d'en constuire d'office deux exemplaires : le He 178V-1 (2), équipé du réacteur HeS-3B et le He 178V-2, qui serait équipé du futur réacteur, en développement, le HeS 6. Il est à noter que ces réacteurs étaient du type « centrifuge ».

Dessin de l'auteur.

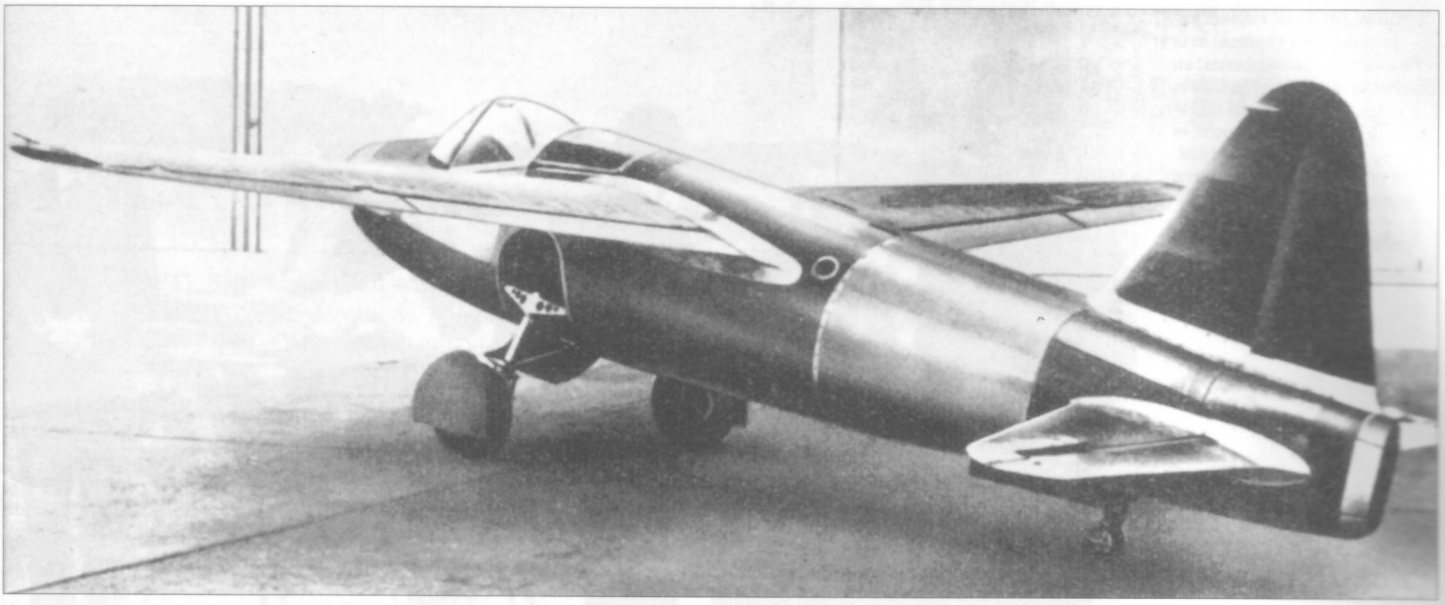


Photo d'usine, largement retouchée, du He 178V-2. Cet appareil, qui ne vola jamais, ne possédait pas l'aile elliptique du V-1. (Document Heinkel)

Le Heinkel He 178 présentait un fuselage de section cylindrique, de profil ovale, avec entrée d'air frontale et la tuyère d'éjection des gaz à l'extrémité postérieure. Ce fuselage était surmonté d'une aile haute, droite, en bois et de la forme elliptique caractéristique des avions de la marque. Bien que prévu rétractable, le train d'atterrissage classique fut maintenu fixe sur le V1, celui qui allait effectuer le premier vol historique.

Les essais de roulage débutèrent le 24 août 1939 avec le *Flugkapitän* Warsitz aux commandes, qui effectua à cette occasion un « saut » de quelques centimètres de hauteur, en testant les commandes de vol.

Après le 27 août 1939, le He 178V-1 vola plusieurs fois, mais à cause de la forte perte de puissance, due à la très longue manche à air rendue obligatoire par la position centrale du réacteur dans le fuselage, les essais furent abandonnés. Par la suite, les avions à réaction construits par Heinkel possèderont des réacteurs en nacelle sous les ailes ou sur le dos du fuselage (3).

Le He 178V-2, avec une envergure plus importante, ne vola jamais à cause de l'abandon de son réacteur. Les deux prototypes furent entreposés à Rostock et probablement détruits par un raid aérien allié.

Les Allemands n'étaient pas les seuls à étudier les possibilités du vol des avions par réaction; s'ils ont pu faire voler leur avion les premiers, c'est surtout grâce au fait qu'un industriel s'était intéressé à titre privé à cette propulsion nouvelle, car les instances dirigeantes du pays considéraient comme inutile cette nouveauté.

À l'époque de ce vol historique, d'autres pays européens étaient bien avancés dans leurs études sur les turbines à gaz et, bien que le He 178 ait volé vingt et un mois avant le Gloster E28/39 Pioneer, équipé du réacteur conçu par l'*Air Commodore* Frank Whittle, les études en Grande-Bretagne avaient commencé dès 1930 (4). Elles aboutirent en 1936, grâce à des concours privés, à la création de la Power Jets Ltd. Cette dernière construisit un réacteur sous brevet Whittle, en collaboration avec la British Houston Co. En 1937, le ministère de l'Air britannique s'intéressa aux travaux de Frank Whittle, ce qui lui permit de tester son réacteur W-1 au banc le 21 avril de la même année. Mais, il lui fallut attendre quatre ans avant qu'intervienne le premier vol de l'avion équipé de son réacteur.

Les études allaient également bon train en Hongrie, avec Georg Jendrassik (turbopropulseur), en URSS, avec Arkhip M. Lyulka (réacteur axial), en Suède, avec Bofors (compresseur contrarotatif) et en France, où la société Rateau mettait au point un réacteur du type centrifuge (5).

Pour éclaircir quelques points, voici maintenant un bref rappel sur le principe du réacteur et les différents types rencontrés au début de son développement.

Tout réacteur, à quelque type qu'il appartienne, est composé de trois parties essentielles :

– un compresseur rotatif à l'avant;

– une série de chambres de combustion dans lesquelles le carburant est injecté et brûlé continuellement;

– une turbine tournant avec le compresseur sur le même arbre.

Il n'y a pas de pistons, de soupapes ou de dispositif d'allumage, à l'exception de deux bougies à ignition. Au départ, un moteur (électrique ou à explosion à deux temps) fait tourner l'arbre à environ 1/8ème de sa vitesse normale. Le carburant est injecté dans les chambres et lorsque la combustion a commencé dans l'une des deux chambres équipée de bougies, la flamme est propagée dans toutes les autres chambres par des tuyauteries d'interconnexion. L'air aspiré par le compresseur rotatif est « forcé » dans les chambres par le même compresseur. La combustion est continue. Seule une petite partie de l'air est utilisée à l'intérieur de la chambre de combustion pour réaliser le mélange détonnant normal (14 parties d'air pour une partie de carburant). La plus grande partie (air « dilution ») abaisse le rapport à la valeur suivante : 60 parties d'air pour une de carburant, ce qui réduit la température de combustion de 1 800° à 850° C à l'entrée de la turbine. La chaleur énorme dégagée par la combustion du carburant provoque une détente d'air qui est dirigée sur les ailettes de la roue de la turbine. Des guides lui permettent d'attaquer les ailettes sous un angle adéquat. Le passage rapide à travers elles du mélange chaud air-gaz brûlés provoque une augmentation rapide de la vitesse de rotation. Le compresseur, solidaire de la turbine par leur axe commun, introduit alors plus d'air

On voit ici Ernst Heinkel (de face avec les lunettes) et le *Flugkapitän* Warsitz (assis, en combinaison blanche) lors de la présentation officielle du He 178 à Udet, Milch et Lucht, le 28 octobre 1939. Cette brillante innovation technique ne souleva pas l'enthousiasme de ces hauts personnages de la Luftwaffe. (Document Heinkel)

dans les chambres de combustion, et le cycle est entretenu tant qu'il y a injection de carburant.

Réacteur à compresseur radial, dit centrifuge : c'est ce type de compresseur qui a été mis au point pendant de longues années, car il servait de compresseur pour les moteurs alternatifs d'avion. Il est muni d'ailettes radiales, tournant dans un carter et accélérant l'air dans un diffuseur muni d'aubages. Celui-ci quitte le compresseur à sa périphérie. Le compresseur radial peut être à un seul étage et être directement accolé à la turbine, ou du moins en être séparé par une simple cloison comme sur le HeS 3B.

Réacteur à compresseur axial : dans ce type de compresseur, l'air est plus direct. Le véritable compresseur axial a des rangées circulaires coaxiales d'ailettes à profil aérodynamique, disposées parallèlement à l'axe de la turbine. Il est invariablement à plusieurs étages. Il faut signaler quelques types de compresseurs qui avaient une série d'étages axiaux terminée par un étage radial (réacteurs Bristol et Rolls-Royce). Il a existé également un réacteur à compresseur à premier étage ni axial ni radial, baptisé réacteur diagonal (Heinkel-Hirth HeS 011).

NOTES

(1) *Flugkapitän*, titre honorifique conféré à un pilote ayant dépassé les mille heures de vol.

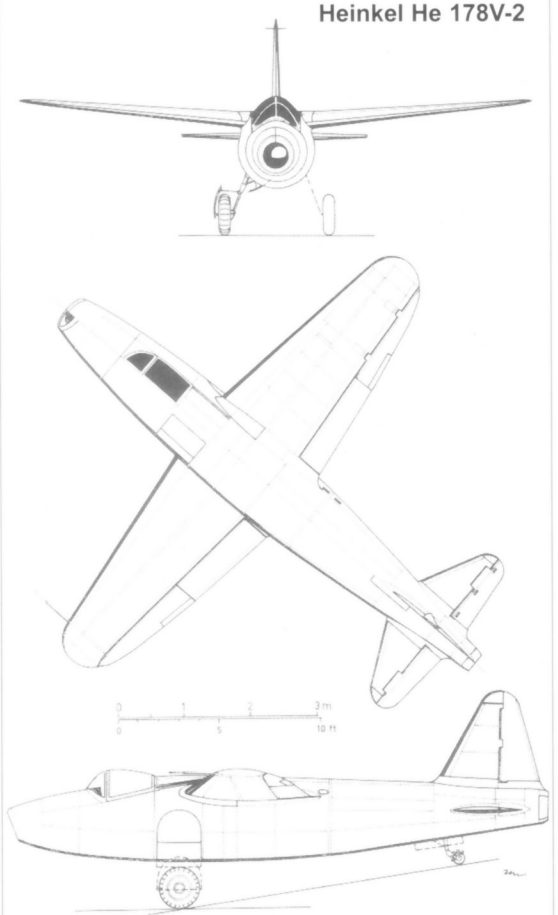
(2) V-1/V-2, ici abréviation de *Versuch* (expérimental), désignant les prototypes. Pour les armes « secrètes » allemandes V-1 et V-2, la lettre « V » signifiait *Vergelstung* (représailles).

(3) He 280, biréacteur à moteurs en nacelle sous les ailes, He 162, monoréacteur à moteur en nacelle sur le dessus du fuselage. Il faudra attendre 1945 pour que soient menées à bien les études de réacteurs alimentés par une longue manche à air frontale, avec le Messerschmitt P.1101 allemand et le Republic XP-84 américain.

(4) Brevet du 16.01.1930 (celui de Ohain est de 1936).

(5) Réacteur suédois Ljungstrom de 1932 et français SRA-1 (Rateau-Auxionnaz), breveté le 04.12.1939.

Heinkel He 178V-2



Heinkel He 178V-1

Envergure : 7,20 m – Longueur : 7,48 m – Hauteur : 2,10 m – Surface alaire : 9,1 m².

Moteur : un réacteur Heinkel-Hirth HeS 3B, développant 500 kgp au sol à 13 000 tours/mn et 435 kgp à 600 km/h à 6 000 m.

Vitesse maximale : 700 km/h; de croisière : 580 km/h; d'atterrissage : 165 km/h.

Poids à vide : 1 620 kg; en charge : 1 998 kg

À l'abordage d'un B-24

Le 8 octobre 1943, Satochi Anabuki, sergent pilote à la 3ème *Chutai* du 50 *Sentai*, décolle de Mingaladon (Birmanie) à 12h15 à bord de son Ki.43-II. Quelques minutes plus tard, il intercepte une formation de onze B-24, escortés par deux P-38, au-dessus de Bassein. Il effectue deux passes au cours desquelles il abat les deux P-38 et deux B-24. Il est touché à la main gauche au cours du combat avec le second P-38 et doit se faire un garrot. Des vapeurs d'essence emplissent son habitacle et manquent de l'étouffer. De l'huile projetée par le P-38 macule son pare-brise, réduisant son champ de vision.

« *À ce moment, la première pensée qui me vint à l'esprit fut que le combat était terminé. J'étais sur le point de rentrer à la base et je jetai un bref regard aux B-24 que je pressentais trop éloignés maintenant. Mais, hélas ! les bombardiers avaient apparemment ralenti pour couvrir leur camarade que j'avais endommagé au cours de mon attaque et ils se trouvaient encore à portée de tir.*

« *Quand j'y pense aujourd'hui, c'était une folie, mais je me suis mis en position pour une nouvelle passe en dépit de ma blessure et des dégâts causés à mon appareil. Je parvenais difficilement à rester conscient en raison de la douleur et des vapeurs d'essence et ma vision s'était considérablement détériorée. Mon bras me faisait terriblement souffrir, surtout avec le garrot qui empêchait l'hémorragie. Mais une pensée dominait ma semi-inconscience : si l'ennemi était à portée de tir, c'était le devoir d'un pilote de chasse de l'attaquer. Agir autrement aurait été trahir mon sang familial. Le visage de ma mère revint devant mes yeux. Attaquer dans de telles conditions était une folie. Mère, pardonnez-moi ! Mais, je l'entendis me dire :* « À l'attaque, Satoshi, et le chemin s'ouvrira ! ». *Je n'eus plus la moindre hésitation. L'ennemi était là. J'allais le charger.*

« *Je repris lentement de l'altitude pour me mettre en position une troisième fois. Je perdais doucement conscience. Tout ce que je pouvais penser était :* « Charge, charge ! ». *On aurait pu me taxer d'être un vieux guerrier fou, je n'en avais cure. Je me battais pour demeurer conscient et charger l'ennemi pleins gaz. Je desserrai le garrot. La douleur s'en alla, mais le sang se mit à couler à flots le long de ma main* ».

Arrivé à portée de tir, Anabuki se rend compte qu'il n'a plus de munitions. Il dégage en chandelle pour reprendre de l'altitude.

« *Si j'avais été dans mon état normal, j'aurais agité mes plans pour saluer et souhaiter bonne chance à l'ennemi et j'aurais rompu le combat. Mais, mon esprit était obsédé par l'idée de l'abattre. Je perdais lentement conscience à cause de la douleur et des vapeurs, ma main ruisselait de sang et je n'avais plus de munitions. En dépit de ces facteurs négatifs, je ne pensais qu'à ce puissant ennemi devant moi. J'étais totalement envahi par l'instinct du pilote de chasse : l'esprit de combat.*

« *À ce moment, par hasard, je me retrouvai à la verticale de l'ennemi. Bien que désarmé, les réflexes prirent le dessus et, instinctivement, je piquai droit sur lui. Cependant, commencer un piqué à la verticale de votre cible signifie qu'au moment où vous serez en position de tir, vous aurez redressé et vous présenterez*

Satochi Anabuki dans son Ki.43.
(Collection Y. Izawa)

une cible idéale au mitrailleur de queue. À l'instant où l'ennemi a ouvert le feu, j'ai manœuvré pour présenter le moins de surface possible et j'ai continué à charger. Comme je m'y attendais, je me suis retrouvé face à un mur de balles et mon avion tressauta sous les impacts. Pour tout arranger, les tours du moteur chutèrent. Je volais presque à l'horizontale et j'ai été pris dans le tourbillon des moteurs de l'ennemi. Mon avion s'est mis à danser. J'étais hanté par l'obsession d'abattre l'ennemi. J'ai décidé de l'aborder. « Prends ça, sale Yankee ! *» fis-je en redressant. Mais j'avais sans doute un peu précipité le mouvement et mon appareil percuta le troisième appareil du peloton de gauche en plein milieu du fuselage.*

« Bien qu'ayant pris la décision de l'aborder, instinctivement, j'ai basculé le manche pour éviter la collision. La seconde suivante, un terrible choc secoua tout mon être dans un bruit de tonnerre. Abasourdi, je vis mon hélice hacher le plan vertical droit de l'ennemi avec la force de ses 1 130 cv. Je ne pouvais plus rien faire désormais. C'était comme si mon avion était contrôlé par une immense force extérieure. J'étais assis sur mon siège, la main sur la manette des gaz ouverte à fond. Je vis ensuite l'aile gauche de mon « Kimikaze » (1) *percuter le plan horizontal de l'ennemi, qui, sous le choc, fut arraché vers le haut. Mon avion fut dévié de 45 degrés sur la gauche, rebondit sur le stabilisateur et atterrit sur le dessus du fuselage de l'ennemi.*

« La surprise de l'ennemi devait être grande, à n'en pas douter, mais la mienne ne l'était pas moins. Mon avion commença à grignoter le fuselage du B-24 et s'arrêta à la hauteur de la cocarde. Je pense que cela n'a duré que quelques secondes, mais j'eus l'impression de passer une éternité vautré ainsi sur le dos de l'ennemi. Les mitrailleurs n'ont pas tiré. Je les ai aperçus en train de regarder effarés à travers les hublots et les tourelles cet intrus si grossier. Ils n'ont probablement pas tiré parce que j'étais trop près. Je fus envahi par une crainte étrange, la crainte de rentrer avec eux à leur base ainsi ! ».

Les craintes d'Anabuki n'étaient évidemment pas fondées. Le Ki.43 bascula rapidement sur le côté et tomba en chute libre. À sa grande surprise, Anabuki parvint à redresser et même à relancer le moteur. Dans un appareil vibrant de toutes parts, il réussit à se poser tant bien que mal sur une plage. Recueilli et soigné, il était de retour à sa base cinq jours plus tard.

Son exploit fut abondamment commenté dans la presse nippone. Il reçut une citation personnelle, ce qui était un fait sans précédent pour un pilote vivant !

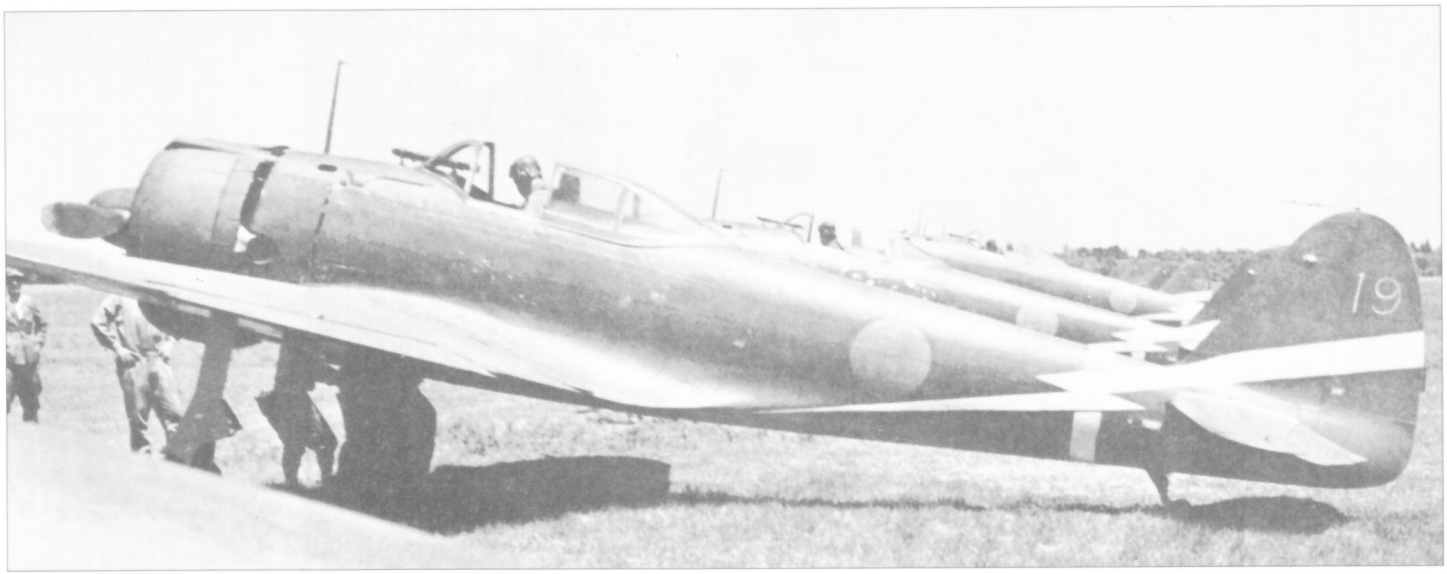
Né le 5 décembre 1921, Satochi Anabuki fait partie de la 6ème promotion de l'école de l'Air de Tokyo, dont il sort avec son brevet de pilote en mars 1941. Quatre mois plus tard, il est affecté à la 3ème *Chutai* du 50 *Sentai*, une escadrille avec laquelle il combattra pendant deux ans. Promu caporal en octobre 1941, il participe à la campagne des Philippines. Il remporte sa première victoire, un P-40, le 21 décembre 1941 et en ajoute deux autres à son palmarès le 9 février 1942. En juin 1942, son unité prend part aux combats en Birmanie. Jusqu'à son retrait du front, Anabuki effectuera 173 sorties et obtiendra 30 victoires sur ce théâtre. Le 24 décembre 1942, il abat trois Hurricane avec son train d'atterrissage abaissé et le 26 janvier 1943, il se signale par un exploit encore plus retentissant, en descendant un B-24, jusque là considéré comme invulérable.

Après son combat du 8 octobre 1943, l'état-major décide de le retirer du front et il est affecté comme instructeur à l'école d'Akeno. Cela ne l'empêche nullement d'accroître son palmarès de six nouvelles victoires (dont un B-29) au cours d'interceptions au-dessus de la région de Tokyo. Il abat un F6F lors du convoyage d'un Ki.84 entre le Japon et les Philippines.

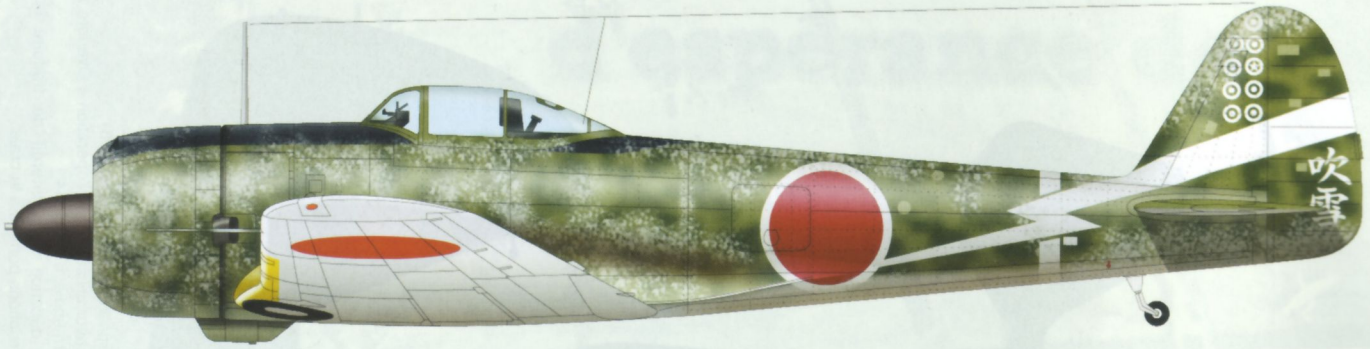
Après la guerre, il s'engagera dans les forces aériennes d'auto-défense japonaises.

Son palmarès officiel est de 39 victoires, ce qui le place en seconde position des as de l'armée Impériale, derrière Hiromichi Shinohara, mais en consultant ses carnets de vol, l'historien Yazuho Izawa a compté 48 victoires.

(1) Anabuki avait baptisé ses avions « *Kimikaze* » en hommage à sa fiancée, Kimiko. Le nom était écrit en caractères chinois sur le gouvernail.



Des Ki.43-I de la 3ème *Chutai* du 50 *Sentai* sur le terrain de Moulmein, en Birmanie, au mois de février 1942, au moment de la transformation de l'unité sur Hayabusa. (Archives A-J.)



吹雪　君風　吹雪

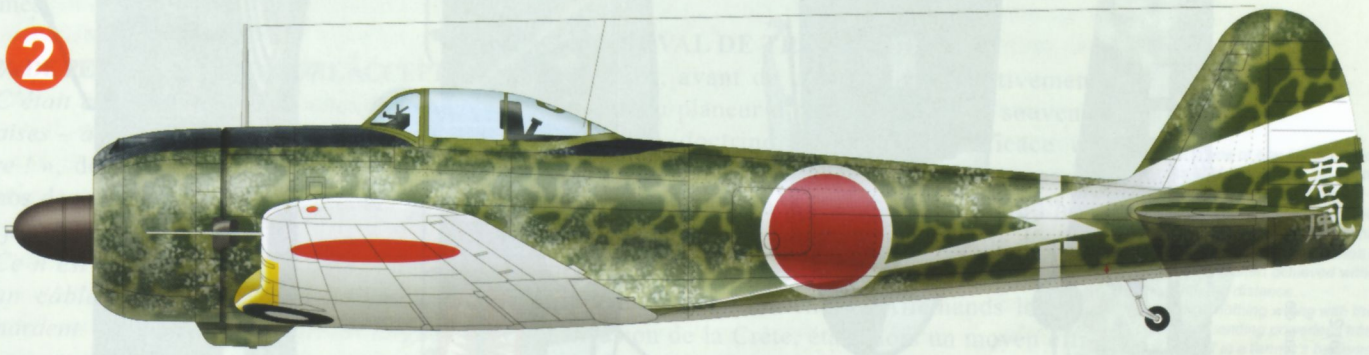
1　2　3

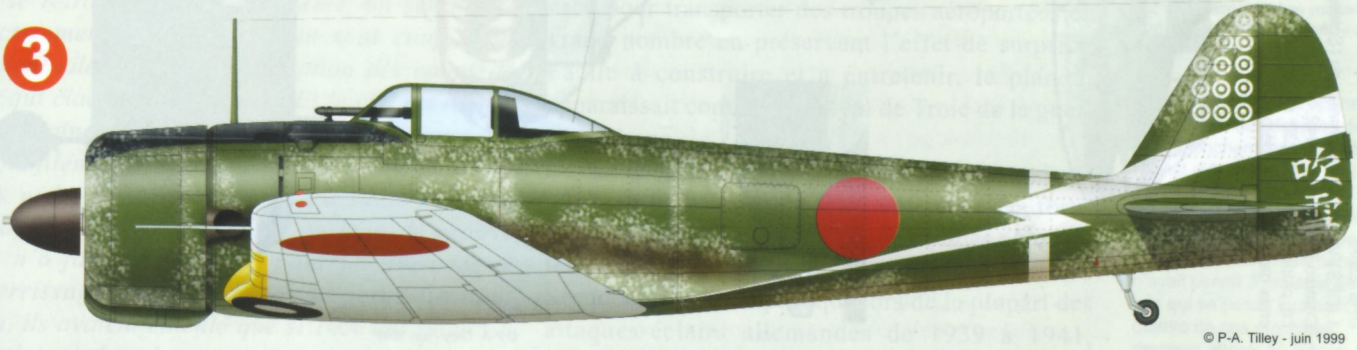
Sergent Satochi Anabuki
50 *Sentai*, 3ème *Chutai*.

1 - Ki.43-IIa, Mingaladon (Birmanie), 8 octobre 1943.

2 - Ki.43-IIa, Surabaya (Java), février 1943.

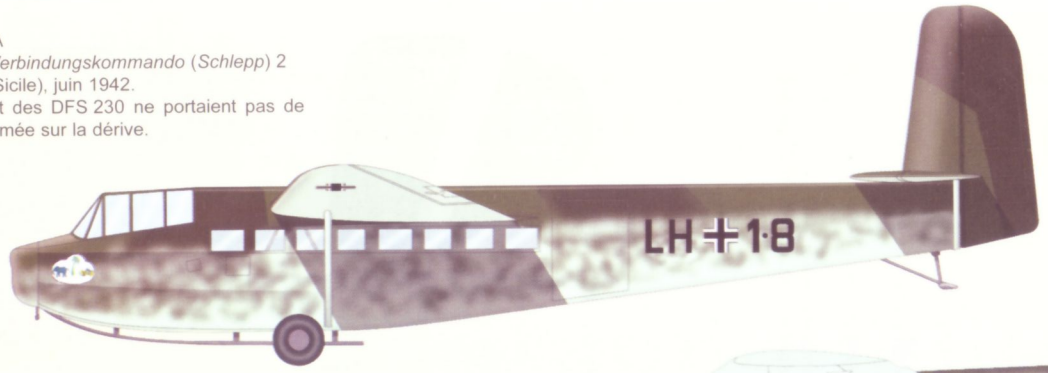
3 - KI.43-Ic, Toungoo (Birmanie), janvier 1943.
C'est à bord de cet appareil qu'il abat un B-24, le 26 janvier.



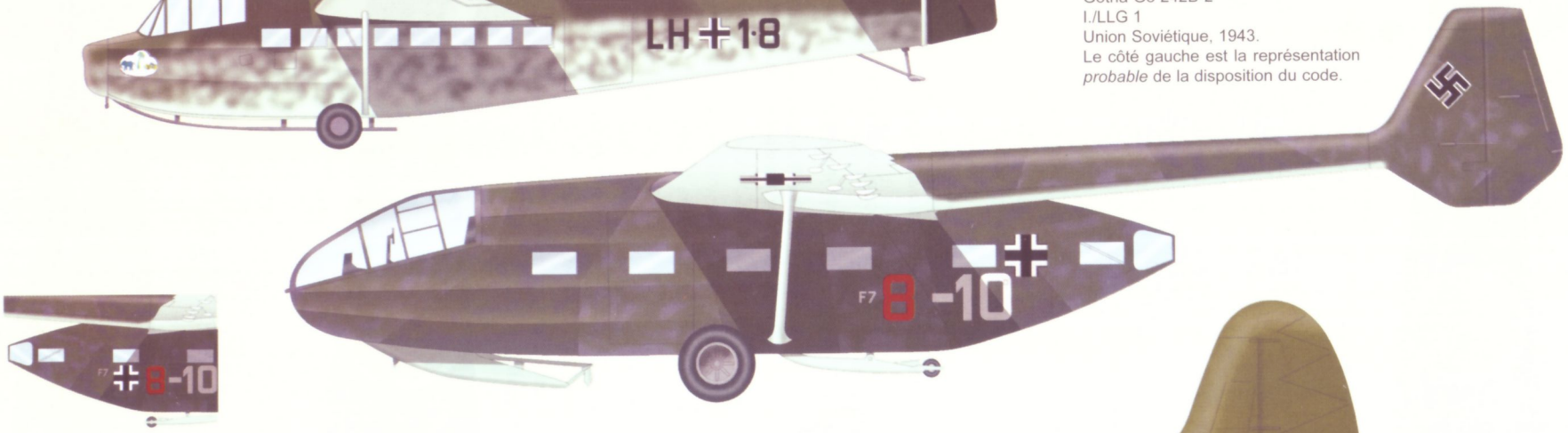


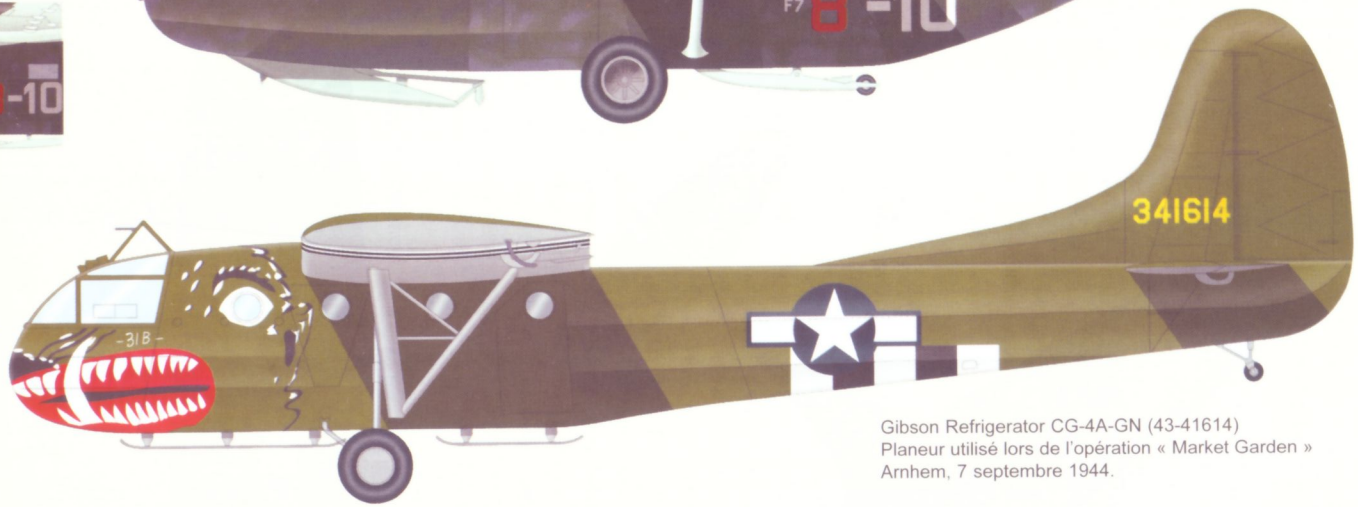
© P-A. Tilley - juin 1999

DFS 230A
1.(DFS)/*Verbindungskommando* (*Schlepp*) 2
Comiso (Sicile), juin 1942.
La plupart des DFS 230 ne portaient pas de croix gammée sur la dérive.



Gotha Go 242B-2
I./LLG 1
Union Soviétique, 1943.
Le côté gauche est la représentation *probable* de la disposition du code.





Gibson Refrigerator CG-4A-GN (43-41614)
Planeur utilisé lors de l'opération « Market Garden »
Arnhem, 7 septembre 1944.

Airspeed Horsa Mk. I (DP628)
Planeur utilisé lors de l'opération « Overlord »
Normandie, 6 juin 1944
La décence nous interdit de traduire les inscriptions portées à la craie.

© P.-A. Tilley - juin 1999

Trois minutes d'espérance de vie

Owen Gault

APRÈS UNE formation rudimentaire de six heures, les pilotes de planeur d'assaut américains étaient lancés dans le grand bain. Mais, on ne leur avait pas appris comment se poser dans un jardin potager au milieu de cinquante autres qui avaient la même idée. On ne leur avait pas dit que le taux de pertes « raisonnable » avait été fixé en haut lieu à 90% et qu'ils n'avaient que trois minutes d'espérance de vie à partir du moment où le câble était largué...

On aurait pu les appeler les « Kamikaze américains » si la nécessité de maintenir leur moral n'avait pas été aussi impérieuse. Pour avoir subi les pertes les plus lourdes de toutes les forces aériennes américaines, conséquences d'un manque total de prévisions et de formation, les pilotes de planeur peuvent à juste titre revendiquer le titre de héros oubliés et parfaitement anonymes.

90% DE PERTES ÉTAIT ENCORE ACCEPTABLE

« *C'était comme sauter d'un chaudron dans les braises – à la seule différence que c'était encore pire !* », déclara un pilote de planeur après le chaos des assauts aéroportés au cours du Jour-J, en juin 1944.

« *Ce n'est déjà pas marrant de pendre au bout d'un câble pendant que les 88 boches vous canardent. Mais, quand le câble est largué et que on se retrouve livré à soi-même, on serre instinctivement les fesses. D'un seul coup, tout devient silencieux – à l'exception des coups de feu qui claquent tout autour. Et le ciel est rempli de centaines de types dans d'autres planeurs qui se faufilent à droite et à gauche pour éviter la* flak *et les collisions. On joue à saute-moutons pour tenter de s'aligner sur un bout de prairie qui n'a jamais été prévu pour un quelconque atterrissage. C'est le bazar intégral. En haut lieu, ils avaient calculé que si 10% des ploucs à l'intérieur des planeurs survivaient à l'atterrissage, le taux de pertes serait inférieur aux prévisions les plus pessimistes... et, la plupart du temps, ils étaient bien moins de 10% à sortir vivants de ces cercueils volants* ».

Rétrospectivement, on a du mal à concevoir l'emploi d'un moyen de transport aussi coûteux en vies humaines, avant même d'avoir engagé l'ennemi.

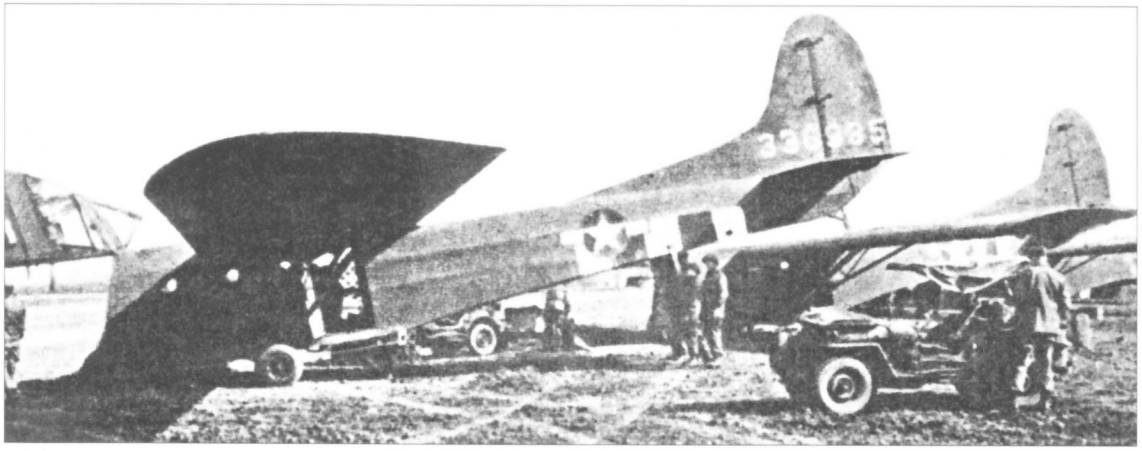
UN CHEVAL DE TROIE MODERNE

Toutefois, avant de condamner définitivement l'usage du planeur d'assaut, on doit se souvenir que cette doctrine s'est révélée efficace en d'autres temps (Viêt Nam). Ce n'est pas le concept qui était fautif, mais l'outil. Aujourd'hui, on utilise l'hélicoptère. En 1940, ce type d'aéronef n'en était qu'à ses balbutiements. Le planeur, comme le démontrèrent les Allemands lors de l'invasion de la Crète, était alors un moyen efficace pour transporter des troupes aéroportées en grand nombre en préservant l'effet de surprise. Facile à construire et à entretenir, le planeur apparaissait comme le cheval de Troie de la guerre moderne.

Ce fut le général allemand von Metzsch qui, en 1933, se fit l'avocat du contournement des fortifications ennemies au moyen de troupes aéroportées déposées ou parachutées derrière le front. Ses idées, mises en pratique lors de la plupart des attaques-éclairs allemandes de 1939 à 1941, amenèrent les chefs d'état-major américains à

Typical scene of any airbone landing: dozens of Horsa gliders are scattered about in fields near Arnhem. Assault gliders were programmed to stop in under 200 ft, but abrupt halts caused by trees, fences, ditches and houses were often achieved within one tenth the distance.
There was nothing wrong with the concept of landing powerless transport aircraft in a farmer's backyard, but what happens when you land upwards of fifty in the same backyard?

Scène typique d'une opération aéroportée, des dizaines de Horsa jonchent les champs à l'ouest d'Arnhem.
L'idée de faire atterrir dans un potager un avion sans moteur bourré de soldats n'était pas insensée en soi, mais personne n'avait pensé à régler la question qui se posait lorsque cinquante de ces machines devaient atterrir en même temps dans le même potager.



Préparatifs pour l'opération « Market-Garden » : un G & A CG-4A-GA attend le chargement d'une jeep.

développer leur propres conceptions et techniques en la matière. Ils estimèrent que le planeur était appelé à jouer un rôle prépondérant dans ces nouvelles techniques de guerre, en raison de leur capacité à déposer des véhicules de combats et des pièces d'artillerie légères pour appuyer les parachutistes. En outre, les troupes d'infanterie pouvaient être transportées en grand nombre sur le champ de bataille, sans suivre au préalable un entraînement spécialisé comme parachutistes.

Cette idée était porteuse de promesses et, au début de 1940, l'armée américaine demanda aux industriels du milieu aéronautique de soumettre un projet de planeur mixte (troupes/matériel), pouvant être remorqué jusqu'aux zones de largage par un C-47 ou tout autre appareil similaire.

UNE BOÎTE À CHAUSSURES VOLANTE

En mars 1941, l'armée avait testé et choisi le XCG-4A, un planeur de quinze places conçu et réalisé par Waco, l'un des plus brillants constructeurs d'avions légers de l'époque. Waco avait misé sur la simplicité de production, même par des entreprises sans expérience de la construction aéronautique. Ce point, sous-tendu par la certitude d'une entrée imminente des États-Unis dans la guerre, était l'un des rares du programme qui ne prêtait pas le flanc à la critique. À la cessation des hostilités, quatre ans plus tard, plus de 13 000 CG-4A avaient été produits par 16 sociétés différentes, dont une bonne partie spécialisée dans l'équipement de la maison.

Comment faire atterrir cent planeurs au même endroit sans casser autant de bois que d'os ?

Le CG-4A se caractérisait par sa forme de boîte à chaussures, avec une armature en acier, des ailes et un empennage arrière en bois. Avec une envergure de 25,50 m, soit 0,30 m de moins que celle d'un C-47, le Waco pouvait être remorqué à un peu plus de 190 km/h. Il atterrissait à une vitesse de 64 km/h seulement, sur un assemblage de roues et de patins, en moins de 60 mètres.

Impressionnée par ces performances, l'armée n'allait pas tarder à se rendre compte que les chiffres n'étaient pas tout. D'abord, il fallait des endroits où se poser. Si un champ ou une prairie convenait parfaitement, cela ne répondait pas à la question de savoir comment faire atterrir de 50 à 100 avions sans moteur dans un petit périmètre sans casser autant de bois que d'os. Faire atterrir les planeurs les uns derrière les autres, à intervalles réguliers de dix secondes pouvait se révéler traître; si un seul atterrissait trop court, le suivant le percuterait et tous ceux qui arriveraient ensuite iraient s'empiler sur les débris des précédents. En outre, pour contrôler son altitude, le pilote ne pouvait jouer que sur les ailerons et les caprices de l'hygrométrie et des courants d'air chaud affectaient sérieusement les performances des planeurs. Et pour noircir un peu plus le tableau, il y avait aussi le problème de faire combattre quelques secondes après l'atterrissage quinze malheureux soldats, souffrant du mal de l'air et à peine remis de la terrible descente jusqu'au sol.

Y-A-T-IL UN PILOTE DANS LE PLANEUR ?

Ces considérations, et bien d'autres, ralentirent le développement du planeur jusqu'au milieu de l'année 1942, lorsque la perspective de l'ouverture d'un second front en Europe amena le département de la Guerre à commander d'urgence plusieurs milliers de CG-4A. Ce ne fut que lorsque les premiers exemplaires commencèrent à sortir des chaînes d'assemblage que l'armée comprit soudain qu'elle ne disposait d'aucun pilote !

En toute hâte, plusieurs centaines de pilotes de planeur civils brevetés furent incorporés et bombardés sergents. Ces hommes, dont peu possédaient le brevet moteur, allaient devenir la cheville ouvrière du programme de formation.

Malheureusement, leur inexpérience en matière de vol motorisé allait se révéler un handicap quand il leur fallut montrer la manière de tenir un Waco dans le sillage d'un C-47. Le nombre d'accidents monta en flèche, même après la mise en

A Jeep is about to be loaded into a G&A CG-4A-GA during operation «Market-Garden». CG4-A could carry eight man squad plus a jeep or fifteen infantrymen.

place d'un cours accéléré sur des Piper Cub et d'autres avions d'entraînenent sans moteur. Pour remédier à la situation, une version réduite du CG-4A, le CG-3A, fut mise au point, mais son utilisation ne parvint pas à infléchir la courbe des accidents.

Sous la pression des événements et parce qu'il fallait un nombre déterminé de pilotes pour les opérations aéroportées envisagées, les critères de recrutement furent révisés à la baisse en 1942, ce qui permit à beaucoup de laissés-pour-compte d'intégrer le programme. Ces jeunes cadets, déçus de ne pouvoir piloter un P-40 ou un B-17, voulaient voler à tout prix – et beaucoup d'entre eux en payèrent le tribut suprême.

Sans aucune formation au sol préalable, ces jeunes pilotes de planeur recevaient un maximum de six heures d'instruction en double commande à bord de Schweizer TG-3A, Aeronca TG-5, Taylorcraft TG-6 ou Piper TG-8. Équipés pour trois pilotes, ces planeurs d'entraînement de base, accueillaient la plupart du temps un instructeur et deux élèves. Si cette formule permettait de former deux fois plus de pilotes pour un temps d'instruction donné, elle avait ses limites, car les erreurs de l'un ne profitaient jamais à l'autre. Les inspecteurs se plaignaient de l'incompétence totale des élèves, lorsque ceux-ci abordaient leur premier vol à bord du CG-4A, un planeur plus lourd, qui ne pardonnait pas la moindre faute.

UNE CASSE CATASTROPHIQUE

Après avoir décroché leurs « ailes », les nouveaux sergents participaient aux exercices en conditions réelles, sur des planeurs chargés de troupes avec leur équipement complet. Les exercices comportaient un atterrissage de nuit, avec de 30 à 100 planeurs largués en succession rapide au-dessus d'une zone « ennemie ». Au cours des évolutions circulaires, dans le noir, au-dessus d'une piste sans éclairage, les collisions en plein ciel étaient fréquentes. Seulement guidés par des fusées éclairantes, les néophytes balançaient leur planeur dans tous les sens dans un semblant d'approche finale, pour apercevoir trop tard un planeur arrivant en face d'eux ou pour atterrir sur un autre qu'ils n'avaient pas vu. Les résultats furent catastrophiques et les commandants locaux interdirent l'embarquement de troupes d'infanterie lors de ces exercices. En fait, beaucoup d'observateurs estimaient que les troupes d'infanterie n'avaient à monter à bord d'un planeur qu'une seule fois : le jour de leur engagement au front.

Le développement de tactiques satisfaisantes ne fut pas le seul problème à résoudre. Le manque d'adéquation entre les cadences de production des planeurs et les quotas d'entraînement fut la cause de bien des frustrations et pas seulement chez les pilotes. La pénurie d'avions remorqueurs au début de la guerre bloqua les programmes d'entraînement, à tel point que de nombreux élèves arrivés au dernier stage de leur formation, qui ne durait qu'un mois, furent cloués au sol pendant de très longues semaines et obligés de satisfaire aux obligations de simples GIs, dont ils pensaient que leur statut de pilote les dispenserait.

Enlisé en raison d'un planning nébuleux et de tactiques mal définies, le programme dut être totalement révisé en 1943 et 7 000 des 10 000 élèves réaffectés à d'autres secteurs. La durée de l'instruction fut portée à huit semaines et l'ac-

Décollage d'un C-47 remorquant un CG-4A depuis l'un des 14 terrains américains affectés à l'opération « Market-Garden » dans le Wiltshire, l'Oxfordshire et le Lincolnshire, le 17 septembre 1944.
Pour le pilote, le plus dur restait à faire : poser le planeur et ses occupants en un seul morceau.

Towing a CG-4A, a C-47 takes off from one of the 14 airfields assigned to US transport units for operation «Market-Garden», on September 17, 1944.
The hardest part had yet to come for the glider pilot: land the ship and its passengers in one piece.

Pendant qu'il pleut des parachutistes au-dessus de Grave (Hollande), les troupes de la 82ème D.I. déposées par les CG-4A sont déjà à pied d'œuvre – ou tout au moins, celles qui ont survécu au contact parfois brutal avec le plancher des vaches.

cent fut mis sur les techniques d'atterrissage, la navigation, le vol à basse altitude et sur d'autres points qui avaient été véhémentement critiqués par les commandements d'outre-mer.

En 1944, on tenta d'attirer des pilotes moteur, dans la mesure où alors des quotas suffisants avaient été atteints dans ce secteur. Cette manœuvre eut des répercussions heureuses, car ces pilotes possédaient déjà les bases du pilotage et n'éprouvèrent aucune difficulté à sauter de la cabine d'un C-46 ou C-47 dans celle d'un CG-4A. Leurs compétences étaient en outre suffisantes pour que le I *Troop Carrier Command* puisse les utiliser indifféremment dans un type d'appareil ou l'autre. Quand on se rendit compte que ces pilotes « réguliers » s'acclimataient très facilement aux planeurs dans les unités d'entraînement opérationnel, on décida d'arrêter le programme de formation spécifique.

« On nous donnait une espérance de vie de trois minutes dès que le câble était largué ».

Néanmoins, les milliers d'engagés qui avaient terminé leur instruction furent affectés aux unités d'outre-mer. Considérés avec méfiance, ils devinrent rapidement des espèces de zombies auxquels on faisait appel avec réticence uniquement lorsque des opérations de grande envergure nécessitaient leur emploi.

ALLER SIMPLE POUR L'ENFER

« *Personne ne voulut jamais l'admettre, mais on nous donnait une espérance de vie de trois minutes, dès que le câble était largué. Nous étions des chauffeurs pour un aller simple vers l'enfer !* », déclara un vétéran.

« *Notre mission consistait uniquement à poser les biffins au sol en un seul morceau. On essayait à chaque fois, mais on ne réussissait pas toujours. Je suis le seul survivant d'une classe de 40 cadets* ».

Pour comprendre ce que ressentait l'infanterie aéroportée quand il s'agissait de participer à une opération de cette nature, les commentaires du caporal Joe Tine, ancien de la 82ème DI, semblent bien appropriés :

« *Aucun d'entre nous n'avait jamais pris l'air avant de monter dans un planeur quatre jours après le Jour-J. Quand nous sommes arrivés sur le terrain près de Sussex, je n'avais jamais imaginé qu'il pouvait exister autant d'avions. Plus de deux cents étaient rangés le long de la piste, avec deux planeurs derrière chacun, prêts à décoller. Après être monté à bord, notre peloton s'est installé dans les sièges de toile et on nous a dit de boucler notre ceinture. Le nez du planeur se relevait vers le haut pour permettre de charger des véhicules et nous avons eu la surprise de voir monter une Jeep au milieu de nous huit.*

« *Après la première secousse, quand le câble s'est tendu, nous avons décollé en douceur. En grimpant accroché derrière le remorqueur, nous avons eu l'impression que le ciel était noir d'avions et de planeurs. Il y a eu de violentes turbulences et le pilote a eu beaucoup de mal à tenir sa ligne de vol. On pouvait entendre le dialogue entre nos deux pilotes qui se plaignaient par radio d'être en surcharge.*

« *À mi-chemin au-dessus de la Manche, les turbulences nous ont tous rendu malades. Très vite, le plancher fut couvert de vomissure; c'était une vraie infection. L'odeur m'a porté au cœur et j'ai rendu à mon tour. Quel b... ! Puis, au-dessus de la Belgique, la* flak *a commencé à se manifester. Le planeur attaché au second câble a reçu un coup direct. Il a paru flotter un moment avant de se retourner et de partir en abattée. Tendant le cou pour suivre sa chute, nous avons vu une aile se détacher, puis l'autre. Le fuselage a disparu dans un nuage. Ceux qui n'étaient pas encore malades parmi nous ont été pris de violentes nausées !*

« *Nous nous sommes détachés au-dessus de la zone de largage et nous avons immédiatement repéré les Boches au sol qui nous accueillaient avec des mitrailleuses. Nous avons appris par la suite qu'ils avaient laissé les éclaireurs lancer tranquillement leurs marqueurs et leurs panneaux d'identification. Ils ont attendu que la première section de planeurs arrive et ils ont alors déclenché un feu nourri. La dernière chose que je me rappelle avoir vue, ce sont les arbres droit devant nous au moment où nous avons viré pour nous poser. Il s'est ensuite passé quelque chose, parce que je me suis retrouvé au milieu d'un tas de débris. Des types geignaient et sanglotaient tout autour de moi. Tout l'avant du planeur n'était qu'un immense trou béant. La Jeep avait dû rompre ses amarres dans le crash et écraser*

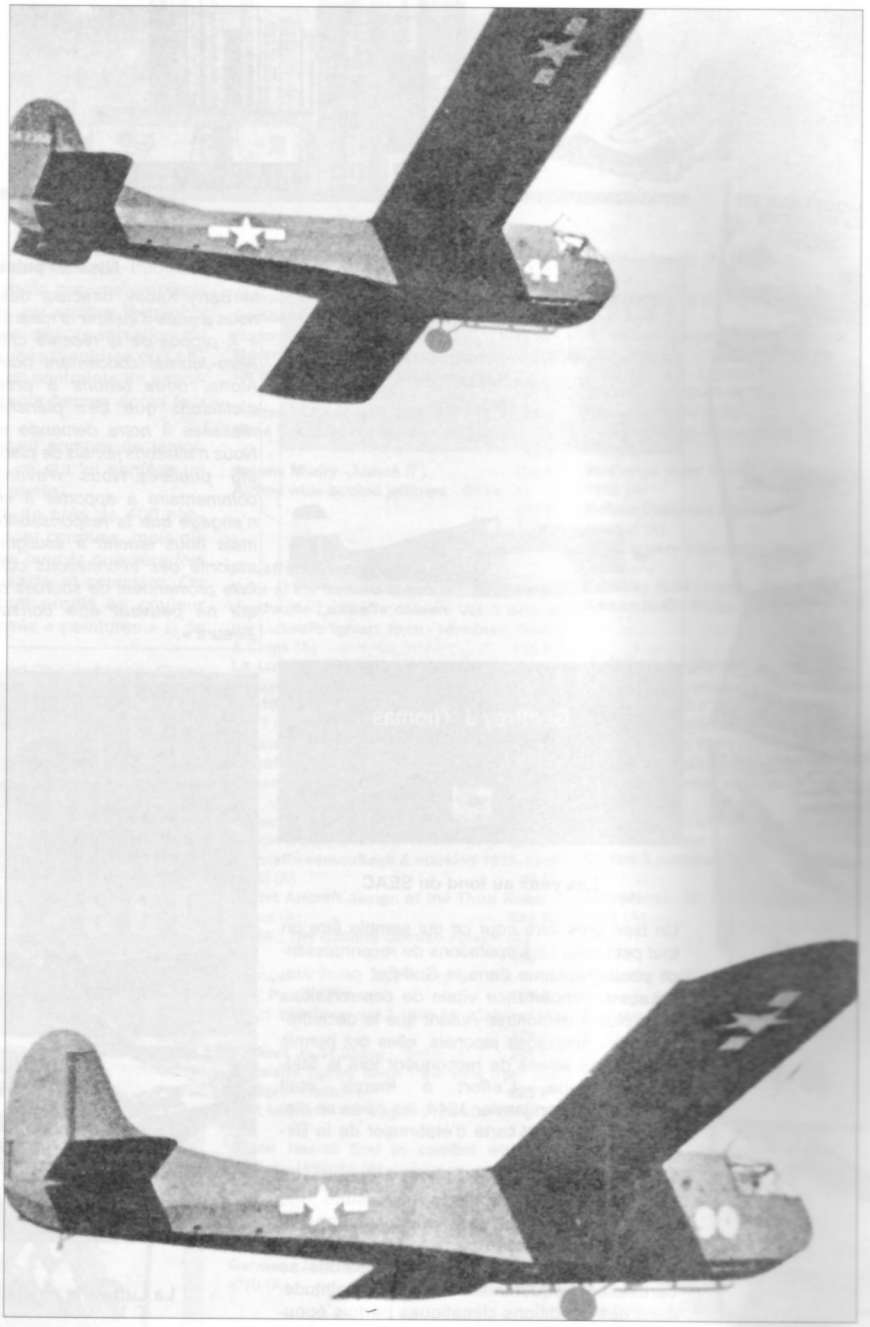
Above:
While paratroopers fall like rain over Grave (Holland), gliders have already unloaded men from 82nd Div. – or, more appropriately, those who outlived the rough landing operation.

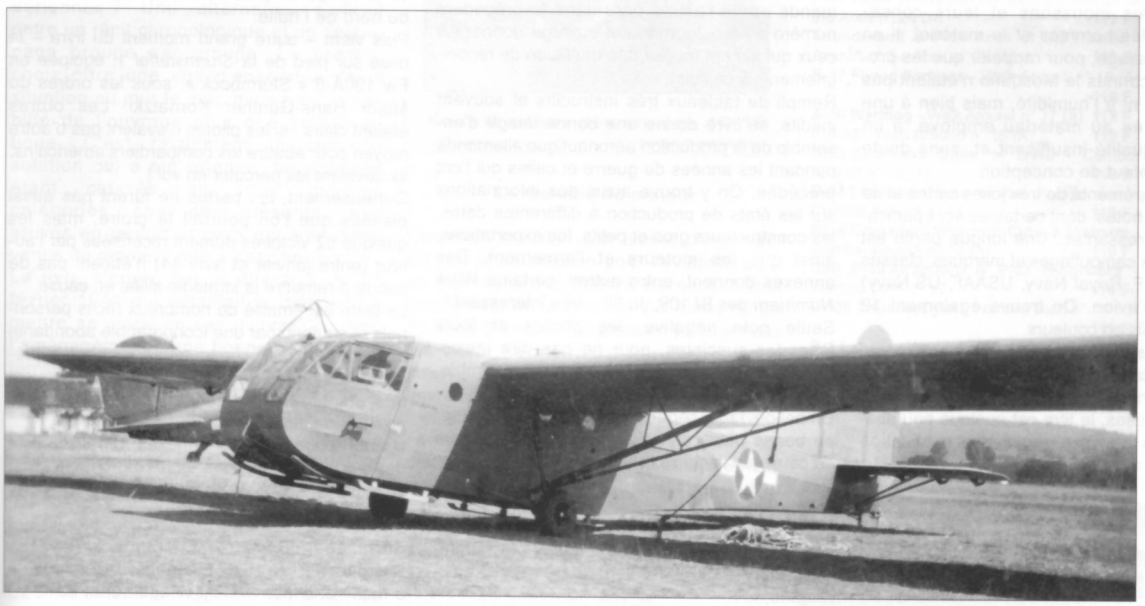
Opposite page, top:
Two CG-As during a training flight. The top one (43-42364) is a CG-4A-NW, built by Nothwestern. Among the sub-contractors were found firms like Gibson Refrigerator or Ward Furniture. This may be a reason why it performed more like a piece of furniture than a flying machine!

Opposite page, bottom:
A Waco CG-4A on a French airfield, late 1944.
In all, 13 909 CG-4As were manufactured by 16 different companies.

les pilotes. Dans un sens, j'avais eu plus de chance que ces deux pauvres malheureux. Nous étions au moins quelques uns à avoir survécu ».
Le caporal Tine a conservé un souvenir concret de cette aventure : quelques plaques de métal sur tout un côté du corps.

Malgré un taux de pertes proprement hallucinant, on ne peut pourtant pas dire que le concept du planeur d'assaut fut un échec complet. Les opérations aéroportées qui ont appuyé le débarquement en Normandie ont globalement rempli leur mission. Utilisé dans des opérations mineures, sur d'autres théâtres d'opérations, pour le soutien logistique et en plus petit nombre, le planeur s'est révélé tout à fait efficace. En Birmanie, il a accompli des prodiges pour ravitailler les postes avancés des armées de Stillwell. Bien sûr, ces opérations consistaient essentiellement en des allers simples et il y eut peu ou pas de tentatives pour récupérer les planeurs après leur atterrissage. Au terme de leur mission, les pilotes étaient généralement réaffectés à l'infanterie. Parfois, on essayait de les renvoyer à l'arrière à bord du premier cargo venu, mais la plupart du temps, ils se retrouvèrent à combattre avec les troupes au sol, car leurs compétences spécifiques n'avaient plus aucune utilité.
Il est indéniable que les pilotes de planeur furent envoyés à l'abattoir. Si le temps l'avait permis, la technique aurait pu être améliorée, mais la pression des événements joua en sens contraire. Les pilotes, comme les troupes qu'ils transportaient, payèrent un lourd tribut à l'insuffisance de leur formation, aux défauts de leur équipement et aux imperfections des tactiques. Heureusement, de nos jours, le succès de l'hélicoptère a permis de ranger le planeur dans le grand placard de l'Histoire.

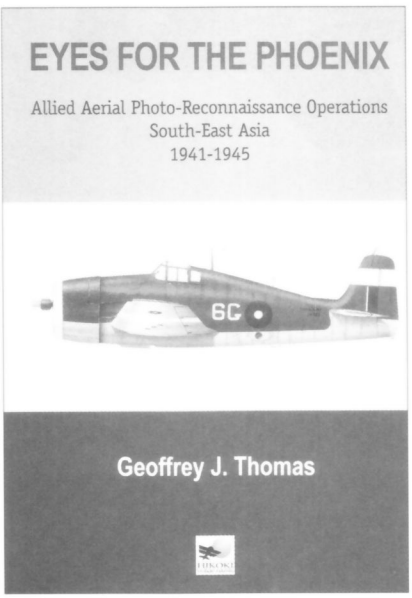




Ci-dessus :
deux CG-4A en vol d'entraînement aux États-Unis. Celui du haut (43-42364) est un CG-4A-NW construit par Northwestern. Parmi les constructeurs de ce modèle, on trouve des firmes comme Gibson Refrigerator ou Ward Furniture, cette dernière spécialisée dans le meuble. C'est peut-être la raison pour laquelle il volait comme une véritable armoire !
(Toutes les photos proviennent du NASM, sauf mention contraire)

Ci-dessous :
un Waco CG-4A sur un terrain français, fin 1944.
Outre le concepteur, quinze entreprises diverses et variées produisirent ce planeur à 13 909 exemplaires.
(Collection J. Mutin)

Aéro Bibliothèque



Les yeux au fond du SEAC

Un bien gros livre pour ce qui semble être un tout petit sujet : les opérations de reconnaissance photographique dans le Sud-Est asiatique. Pourtant, l'importance vitale de ces missions n'est plus à démontrer. Autant que le déchiffrement des messages japonais, elles ont permis aux troupes alliées de reconquérir tout le Sud-Est asiatique. L'effort à fournir était considérable : en janvier 1944, les Alliés ne disposaient d'aucune carte d'état-major de la Birmanie !

Quand on évoque les Spit et Mosquito de reco-photo, on imagine tout de suite une ombre furtive passant à 40 000 pieds dans un ciel d'azur. La réalité dans le Sud-Est asiatique était bien différente. Les missions se déroulaient fréquemment à très basse altitude, dans des conditions climatiques parfois épouvantables. L'auteur replace d'ailleurs fort bien ces opérations dans leur contexte quotidien, rythmé par les moussons et leurs conséquences sur les hommes et le matériel. Il en profite, au passage, pour rappeler que les problèmes qu'a connus le Mosquito n'étaient pas liés au climat ni à l'humidité, mais bien à une colle inadaptée au matériau employé, à un contrôle de qualité insuffisant et, sans doute aussi, à un défaut de conception.

Le texte est agrémenté de très jolies cartes et de nombreuses photos, dont certaines sont particulièrement intéressantes. Une longue partie est consacrée aux camouflages et marques, classés par arme (RAF, Royal Navy, USAAF, US Navy) et par type d'avion. On trouve également 12 pages de profils en couleurs.

Le sujet n'est sans doute pas porteur en France, mais nous recommandons ce livre aux passionnés de la guerre en Extrême-Orient.

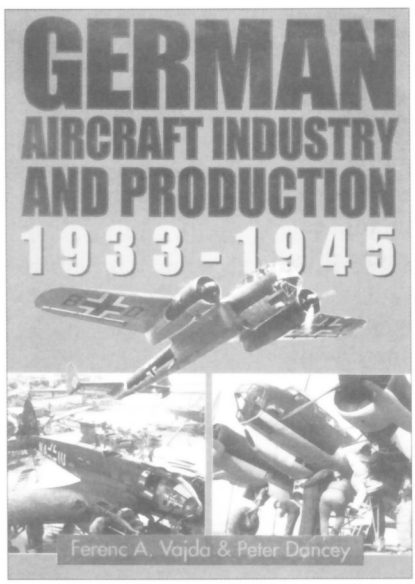
Entre parenthèses, le titre est quelque peu abscons et nous n'avons trouvé son explication nulle part.

C-J.E.

Eyes for the Phoenix – G.J.Thomas – Hikoki Publ., Aldershot (RU) – ISBN 0-9519899-4-4 – Prix en France, environ 329,oo F.

Mise au point

M. Barry Ketley, directeur des éditions Hikoki, nous a priés d'insérer la mise au point suivante : « *À propos de la récente critique parue dans Aéro-Journal concernant notre livre* Courage Alone, *nous tenons à préciser que nous n'utilisons que des planches en couleurs réalisées à notre demande et en exclusivité. Nous n'utilisons jamais de planches qui ont déjà été publiées. Nous n'avons aucun autre commentaire à apporter à cette critique, qui n'engage que la responsabilité de son auteur, mais nous tenons à souligner le fait que la majorité des informations contenues dans ce livre proviennent de sources de première main qui ne peuvent être consultées nulle part ailleurs* ».



La Luftwaffe en statistiques

Pour ceux qui veulent en savoir plus sur les numéros constructeur attribués aux avions allemands après l'article paru dans le précédent numéro d'Aéro-Journal, cet ouvrage donnera à ceux qui aiment fouiller une multitude de renseignements à ce sujet.

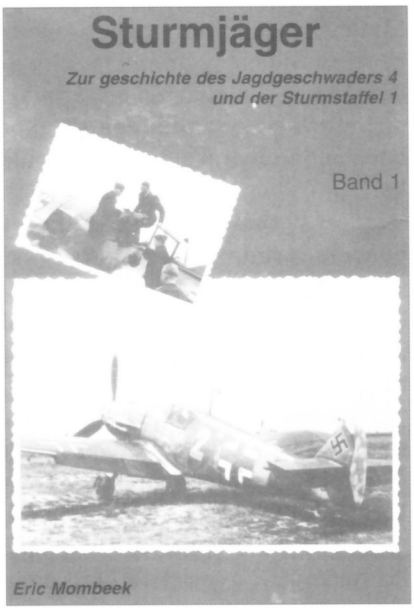
Rempli de tableaux très instructifs et souvent inédits, ce livre donne une bonne image d'ensemble de la production aéronautique allemande pendant les années de guerre et celles qui l'ont précédée. On y trouve aussi des informations sur les états de production à différentes dates, les constructeurs gros et petits, les exportations, ainsi que les moteurs et l'armement. Des annexes donnent, entre autres, certains *Werk Nummern* des Bf 109, Ju 88... très intéressant !

Seule note négative, les photos et leurs légendes succintes, pour ne pas dire inexistantes, n'apportent rien au travail d'ensemble. C'est dommage.

Un bel ouvrage, cependant, qui mérite de figurer en bonne place dans les bibliothèques, même de ceux que l'anglais rebute un peu.

P.L.

German Aircraft and Industry Production 1933-1945 – F.A.Vajda & P.Dancey – Airlife, Shrewbury – ISBN 1-85310-864-2 – Prix, environ 350,oo F.



Les Kamikaze de la Luftwaffe

La parution d'un livre d'Eric Mombeek est toujours un heureux événement. La naissance de son petit dernier régalera les nombreux passionnés de la Luftwaffe – tout au moins, ceux qui lisent l'allemand dans le texte.

Il nous présente cette fois la chronologie de la JG 4 et de la *Sturmstaffel* 1, ou plus exactement la première partie, car selon la mode lancée par Jochen Prien, l'historique est découpé en deux tomes. Le premier, qui vient de paraître, nous conduit de la modeste escadrille de protection des champs pétrolifères de Ploesti (*Ölschutzstaffel*) à la défense du Reich, en octobre 1944.

On y trouve, bien évidemment, un récit complet du fameux raid « Tidal Wave » du 1er août 1943, avec plusieurs témoignages de première main.

Mais, après les délices de Capoue en Roumanie, où l'on voit plus souvent les pilotes dans un transat que dans l'habitacle d'un 109, arrive le temps de plus durs combats au-dessus du nord de l'Italie.

Puis vient – autre grand moment du livre – la mise sur pied de la *Sturmstaffel* 1, équipée en Fw 190A-6 « Sturmbock », sous les ordres du *Major* Hans-Günther Kornatzki. Les ordres étaient clairs : si les pilotes n'avaient pas d'autre moyen pour abattre les bombardiers américains, ils devaient les percuter en vol !

Curieusement, les pertes ne furent pas aussi élevées que l'on pourrait le croire, mais les quelque 62 victoires dûment recensées par l'auteur (entre janvier et avril 44) n'étaient pas de nature à remettre la stratégie alliée en cause.

Le texte est émaillé de nombreux récits personnels et soutenu par une iconographie abondante et inédite. Un reproche toutefois, les photos, présentées « brutes de décoffrage », sont souvent très sombres et présentent une surprenante pixelisation des détails.

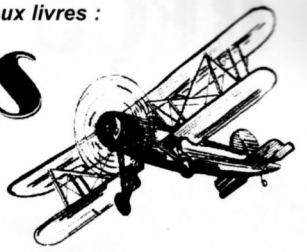
Un bon point pour les annexes, offrant la liste des pertes et celle des victoires, chapitre par chapitre.

Sturmjäger, Band I – E.Mombeek – ASBL, Esselaer 22, B-1630 Linkebeek (Belgique) – e-mail : eric.mombeek@village.uunet.be

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Normandie-Bérésina

Quand on évoque la réaction de la Luftwaffe face au débarquement de Normandie, c'est immédiatement l'image de Priller et de Wodarczyk, les deux seuls pilotes allemands à survoler les plages, qui vient à l'esprit. Or, Jean-Bernard Frappé montre qu'elle est quelque peu réductrice et que dès le 6 juin, la chasse allemande est intervenue en nombre, obtenant au moins 24 victoires pour la perte de 10 pilotes tués ou disparus.

Commençons par signaler que le titre est trompeur. Il ne s'agit pas de la Luftwaffe, mais uniquement des Fw 190 et Bf 109 face au débarquement allié. Leur intervention, entre le 6 juin et le 31 août 1944, date du départ des derniers appareils du sol français, occupe déjà 320 pages...

Un piège attendait l'auteur : comment présenter par le menu les opérations aériennes ? Une alternative s'offrait entre un récit chronologique et un découpage groupe par groupe. Le premier choix offre une vue d'ensemble de la situation au jour le jour, mais rend la lisiblité de l'ouvrage plus que problématique. C'est finalement la seconde solution qui a été retenue, les groupes étant classés en trois grandes catégories : ceux déjà présents, ceux arrivés en renfort et ceux qui sont intervenus de manière dite « spécifique ».

Le livre s'ouvre sur la directive du 27 février 1944 qui détaillait le dispositif à mettre en place en cas d'invasion, avec l'aménagement d'une bonne centaine de terrains de campagne du Pas-de-Calais à la Bretagne. Ce que ne prévoyait pas la Luftwaffe, c'était l'offensive quasi simultanée des Russes qui, en quelques semaines, allaient balayer le groupe d'armées Centre sur plus de 700 km. Au petit jeu des chaises musicales, exercice dans lequel la Luftwaffe était passée maîtresse, cette fois, la chasse allemande allait s'asseoir par terre !

L'auteur détaille le massacre des unités de Focke-Wulf et de Messerschmitt, traquées au-dessus de leur terrain par une omniprésente chasse alliée, ou encore le gâchis causé par une totale désorganisation du système, comme les mésaventures du I./JG 4, dont les pilotes sont contraints de saborder leurs avions... trente heures après leur arrivée en France.

Le récit inclut un grand nombre de témoignages personnels, ce qui lui confère un aspect très vivant et alerte.

L'ouvrage est illustré de près de 400 photos, dont beaucoup sont connues, mais qui sont souvent publiées pour la première fois avec une légende exacte et complète. On trouve également huit profils en couleur (que l'éditeur a baptisés « peintures » !) de fort belle facture.

Enfin, dernier point fort, les annexes. Outre une carte des terrains et l'inévitable liste des pertes, on trouve – fait rarissime – une liste des victoires, sans doute incomplète, mais très précieuse, car détaillée.

Il ne manque qu'un récapitulatif synthétique et un tableau chronologique des faits saillants se déroulant sur les autres fronts – et Dieu sait s'il s'en est passé des choses pendant cette période !

Voilà donc un ouvrage important pour tous les amateurs de la Luftwaffe, peut-être même le livre de l'année.

C-J.E.

La Luftwaffe face au débarquement allié – J.B. Frappé – Heimdal, Bayeux – ISBN 2-84048-126-X – Prix : 380 F.

La mélodie du moteur

Comment concilier son métier d'ingénieur du son et sa passion pour l'aviation, s'est un jour demandé Patrick Bernard ? Tout simplement en lançant un CD audio rempli de sons d'avions. Ce premier volume nous fait vibrer (le mot n'est trop fort, avec le volume de la chaîne hi-fi à fond les manettes) au son du Spit, du P-63, du Blenhim et d'autres avions que je vous laisse découvrir. « *Tout ça, c'est que du bruit* » me disait ma grand-mère quand elle entendait les Beatles. Sans doute, mais il y a bruit et bruit...

Avions légendaires, Sons d'avions des années 40-50 – Burgundy Productions, BP 115, 21140 Semur-en-Auxois.

Aviation Française

Le Temps des Cocardes - Salva (F) **94 F**
Reims 1909 - Nicolaou (F) **130 F**
Combats aériens sur la Meuse - Roger (F) **150 F**
Morane MS.406 - Avions coll. (F) **390 F**
Le secret des boîtes noires - Otelli (F) **135 F**
Pilotes - Chambost & Mithois (F) **135 F**
René Couzinet et l'Arc-en-Ciel - Osorio (F) **48 F**
Avions Mudry - Massé (F) **195 F**
Airbus wide-bodied jetliners - Shaw (A) **189 F**

Aviation Allemande

Dora of the Galland Circus (A) **350 F**
Jagdwaffe Luftwaffe colours Vol. 1 Birth of the Luftwaffe fighters force - Mombeek, Smith & Creek (A) **135 F**
La Luftwaffe face au débarquement allié - Frappé (F) **380 F**
Bf 110 Aces of the WWII - Aircraft of the Aces n° 25 (A) **119 F**
German night fighter Aces of WWII - Aircraft of the Aces n° 20 (A) **119 F**
Messerschmitt Me 262 Vol.2 - Smith & Creek (A) **379 F**
Luftwaffe Fighter Aircraft in profile - Sundin & Bergstrom (A) **329 F**
Luftwaffe camouflage & marking 1939-1945 (pt.5) (A) **98 F**
Secret Aircraft design of the Third Reich - Mybra (A) **549 F**
JV 44 : The Galland Circus - Forsyth (A) **450 F**
Jagdgeschwader 53 History of the «Pik As», Part 3 - Prien (A) **759 F**
JG 26 War Diary vol.2 1943-45 - Caldwell (A) **329 F**
Junkers Ju 87 Stuka - Smith (A) **299 F**
Luftwaffe fighter force : the view from the cockpit - Gallan) (A) **225 F**
Last talons of the Eagle - Hyland & Gill (A) **229 F**
Green Hearts first in combat with the Dora 9 - Urbanke (A) **620 F**
Fighter General Adolf Galland - Toliver & Constable (A) **439 F**
Stukas over the steppe - Luftwaffe at war n° 9 (A) **95 F**
German Jets 1944-45 - Luftwaffe at war n°10 (A) **95 F**

Aviation Américaine

P-47 Aces of the 8th Air Force - Aircraft of the Aces n° 24 (A) **119 F**
Thunderbolt & P-51 Aces of the Pacific - Aircraft of the Aces n° 26 (A) **119 F**
B-17 Flying Fortress - Walk Around n° 16 (A) **119 F**
A-10 Warthog - Walk Around n° 17 (A) **119 F**
F/A-18 - Walk Around n° 18 (A) **119 F**
SBD Dauntless Units of WWII - Combat Aircraft n° 10 (A) **119 F**
B-24 Liberator Units of the Pacific war - Combat Aircraft n° 11 **119 F**
RF-8 Crusader Units over Cuba & Vietnam - Combat Aircraft n° 12 (A) **119 F**
Bell P-39 Airacobra & P-63 Kingcobra - Warbird Tech n° 17 **119 F**
F-105 Thunderchief - Warbird Tech n° 18 **119 F**
B-1 Lancer - Warbird Tech n° 19 **119 F**
A/OA-10 Warthog - Warbird Tech n°20 **119 F**
Douglas A-26 Invader - Warbird Tech n° 22 **119 F**
P-38 Lightning (Pt.1) - Detail & Scale n° 57 **119 F**
P-38 Lightning (Pt.2) - Detail & Scale n° 58 **119 F**
FF-84 Thunderjet - Detail & Scale n° 59 **119 F**
B-25 Mitchell - Detail & Scale n° 60 **119 F**
Thunderbolt P-47 in the Pacific theater Squadron Special (A) **98 F**
P-38 Lightning - Production line to Frontlin n° 3 (A) **149 F**
Mustangs over Korea : F-51 at war 1950 1953 (A) **429 F**
Before Centuries USAFE Fighters 1948-59 Menard (A) **289 F**
«Helicopter» pioneering with Igor Sikorsk - Hunt (A) **329 F**
Sikorsky H-34 - Lundin (A) **225 F**
Kaman H-43 - Mutze (A) **189 F**

Aviation Anglaise

Mosquito Reconnaissance Units of WWII Combat Aircraft n° 13 (A) **(août 99) 119 F**
Halifax Squadrons of WWII - Combat Aircra n° 14 (A) **(août 99) 119 F**
Mosquito - Walk Around n° 15 (A) **129 F**
British Warplanes of WWII - J. March (A) **295 F**
Hawker Hurricane : comprehensive guid for the modeller (A) **179 F**
Spitfire & polished metal - Moss & McBee (A **199 F**
Aeroplanes of Royal Aircraft Factory Hare (A) **299 F**

Aviation Italienne

Courage Alone - Dunning (A) **350 F**
Coll. Ali d'Italia (I/A) **le vol. 119 F**
N° 11 S79 (part 2)
N° 10 Fiat G.55
N° 9 S.79
Mini Ali d'Italia (I/A) **le vol. 69 F**
N° 2 Caproni Ca 10
N° 3 Fiat RS 14
Wings of Italy - The Italian Air Force in origin WW2 colour pictures (A) **325 F**
Reggiane Re 2005 «Sagittario» (I/A) **99 F**

Aviation des Pays de l'Est

The Polish Air Force at War vol.1 1939-43 Cynk (A) **539 F**
The Polish Air Force at War vol. 2 1943-45 Cynk (A) **539 F**
Soviet combat aircraft of WWII vol.2 Gordon & Khazanov (A) **295 F**
Stalin's Falcons, the Aces of the Red Star Polak & Shores (A) **395 F**
Mikoyan MiG 29 Fulcrum - Gordon (A) **289 F**
Sukhoi Su 27 Flanker Gordon (A) **289 F**

Divers

Lieutenant Mc Fligth - Barbaud (F) **58 F**
Mystérieuses Ailes Volantes - Pelletier (F) **295 F**
Fifty years on the edge - Aircraft of the Israe Air Force since 1948 - Norton (A) **439 F**
Shadows, Airlift & airwar in Biafra & Niger 1967-70 - Draper (A) **329 F**
Wings of Fame volume 14 (A) **168 F**
Cockpit, an illustrated history of WW aircraft interior - Nijboer (A) **295 F**
Major piston aeroengines of WWII Bingham (A) **350 F**
Eyes for the Phoenix - Allied aerial photo reconnaissance in South East Asia 1942-45 Thomas (A) **329 F**

Vente par correspondance - Frais d'envoi : 30 F par commande pour la France (Etranger, nous consulter)
Paiement par chèque à l'ordre de Drivers, par Carte Bancaire ou contre remboursement.

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE
Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

REÇU 5 SUR 5

Des Ju 87 italiens avec des cocardes françaises !

Suite au sujet évoqué dans A-J n° 4 et 6, je voudrais savoir à quelle unité pouvaient appartenir les Stuka *que le capitaine Williame du GC I/2 affirme avoir vu frappés de cocardes tricolores (avec des croix noires à l'intérieur !), le 8 juin près d'Attichy (entre Soissons et Compiègne), comme le rapporte Jean Gisclon dans ses livres «* Ils ouvrirent le bal *» et «* La grande aventure de la chasse française *».*
Williame déclare qu'il a d'abord renoncé à attaquer les bombardiers quand il a vu les cocardes, mais que, mitraillé par l'un d'eux, il en a ensuite abattu trois, dont un en coopération. Ces avions sont comptés au palmarès du GC I/2 comme des Stuka *allemands.*
Or, un « historien » local, partisan de l'intervention massive de l'aviation italienne dans la bataille de France, sur les fronts nord, nord-est et même centre, pense que les avions rencontrés par Williame étaient des Picchiatelli *italiens, venus de leur base de St Trond, en Belgique.*
*À ma connaissance, les Ju 87 livrés à l'Italie au printemps 1940, dont les pilotes se sont entraînés à Graz en Autriche, n'ont jamais été basés en Belgique avant de partir en août pour l'Italie et entrer en action pour la première fois le 2 septembre à Malte. De plus, le 8 juin, l'Italie n'était pas en guerre contre nous, mais notre « historien » pense que les pilotes italiens de l'*Aviazione Legionaria*, issue de celle d'Espagne, se sont battu aux côtés des Allemands avant le 10 juin, et après...*
Les Loire-Nieuport 401/411 de l'aéronautique Navale, qui auraient pu être pris pour des Ju 87, portaient bien les cocardes françaises, mais à cette époque, ils avaient déjà quitté le front et ne pouvaient se trouver à Attichy le 8 juin.
Alors ? Le capitaine Williame a-t-il commis une des nombreuses erreurs que l'on peut retrouver dans les déclarations de témoins, voire de participants aux combats de cette époque ? A-t-on examiné les restes des trois Ju 87 abattus le 8 juin pour vérifier la présence de cocardes ?

Jean Rivé (Troyes, Aube)

Revoici donc ce bon vieux serpent de mer que l'on croyait noyé une fois pour toutes !
Pour votre « historien », un petit rappel des faits :
– l'Italie a déclaré la guerre à la France dans la soirée du 10 juin, avec effet au lendemain zéro heure. Mussolini avait eu l'intention de déclarer la guerre aux Alliés le 5 juin et dut repousser la date de son intervention à la demande instante de Hitler. Le 8 juin, l'Italie n'était donc pas en guerre avec la France (ni avec la Grande-Bretagne), comme vous le soulignez. En conséquence, ses avions n'avaient rien à faire en Belgique, vers laquelle ils auraient dû faire mouvement au plus tard le 5 juin de manière à être à pied d'œuvre le 7 au soir.
Il n'est fait mention dans aucune archive de la présence d'une espèce de « légion étrangère » qui se serait battu aux côtés des Allemands à cette époque.
– ce n'est que le 1er juillet 1940 que les pilotes italiens ont commencé leur instruction sur Ju 87 à Graz (Autriche). Les premiers appareils furent livrés par les Allemands au 96e *Gruppo* BaT en août, donc trop tardivement pour qu'ils aient pu être employés pendant la bataille de France.
– St Trond ne fut pas une base italienne; les avions italiens engagés dans la bataille d'Angleterre étaient basés à Ursel (cf « *Courage Alone* » de Chris Dunning). À cette période de la guerre, les unités de *Stuka* n'étaient jamais distantes de plus de 50 à 80 km du front. St Trond se trouve à 200 km à vol d'oiseau de St Quentin...
– les cas de méprises sur la nationalité des avions sont assez fréquents. Il en existe dans toutes les aviations et sur tous les théâtres d'opérations. Il n'a jamais été prouvé que des avions allemands aient porté des cocardes tricolores pour abuser l'ennemi. C'est encore une belle légende. Dans la mesure où la Luftwaffe possédait la supériorité aérienne, le risque d'être abattu par d'autres avions allemands ou par leur propre *flak* était bien trop important pour justifier une telle pratique.
– nous voyons mal comment votre « historien » peut justifier le fait que ces avions étaient italiens parce qu'ils portaient des cocardes. Les marques de nationalité des appareils de la Regia Aeronautica ne ressemblaient alors en rien aux nôtres.
– quant à l'affaire du bombardement des ponts de la Loire (certains « historiens » affirmant même que les Italiens sont intervenus sur Brest !), notre ami Yves Domange a publié plusieurs articles pour combattre cette fausse vérité, chiffres des performances des appareils italiens à l'appui.
– il faut se méfier des soi-disant témoins oculaires rapportant de tels faits; ce sont les mêmes qui n'ont jamais vu un seul avion français dans le ciel !
– enfin, ce jour-là, le IV.(St.)/LG 1 admet la perte de deux Ju 87R-1 en combat aérien dans la région de Soissons. Il ne fait aucun doute qu'ils sont tombés victimes du GC I/2. Le 8 juin, la région entre Soissons et Compiègne était en grande partie occupée par les Allemands et il est peu probable que les Français aient eu le temps d'expertiser les épaves, surtout que l'un des deux appareils est vraisemblablement tombé dans ses propres lignes.

C-J.E.

Sur la toile

Pour ceux qui aiment « tchatcher », le *Luftwaffe Discussion Group* vous offre son forum à :
http://disc.server.com/Indices/3051.html

Les codes hongrois (suite)

Je voudrais rectifier quelques légères erreurs que j'ai constatées en page 21 du précédent numéro à propos des codes portés par les avions hongrois. Voici la version exacte, valable, dans la colonne de gauche, de 1938 à 1942 et dans la colonne de droite, à partir de 1942 :

V.001 CR.32 autrichiens	V.0+01 66 Bf 109F-4/B
V.061 idem	V.1+01 99 CR.32
V.101 CR.32	V.2+01 CR.42
V.201 72 CR.42	V.3+01 2 He 112
V.301 3 He 112	V.4+01 84 Bf 109G-2
V.401 Re 2000	V.5+01 WM.23 proto
V.501 WM.23 proto	V.5+02 99 Héja
V.601 2 Bf 109D	V.6+01 2 Bf 109D
V.603 3 Bf 109E	V.6+03 2 Bf 109E
	V.6+06 Héja
	V.7+01 40 Bf 109E
	V.7+51 50 Bf 109G-2
	V.8+01 Bf 109G-6
	V.9+51 6 Bf 110

Franz Vajda

Le Héja était la version du Re 2000 construite sous licence par MAVAG [NDLR].

Des Dewoitine au goût bulgare

Lors d'un récent voyage en France, j'ai eu l'occasion d'acheter le n° 6 de votre magazine qui n'est pas distribué en Bulgarie. Il contient de nombreuses informations intéressantes sur le D. 520, mais aussi quelques erreurs en ce qui concerne les profils des appareils bulgares.
La Bulgarie a reçu 89 D. 520 qui furent utilisés contre les avions américains de la 15th Air Force*, qui bombardaient Sofia et les autres villes bulgares. Certains furent livrés avec l'ancien camouflage français. Aucun n'appareil n'a jamais eu le gouvernail vert et rouge. Cette partie de l'avion était soit camouflée, soit entièrement jaune. Sur la dérive figurait un triangle avec deux nombres superposés : celui du haut reprenait le numéro individuel (tactique) de l'avion et celui du bas consistait en une sorte de numéro de série. Tous les D. 520 possédaient une bande autour du fuselage, mais elle était jaune et non blanche. La couleur du numéro individuel dépendait de l'escadrille : 1ère escadrille, blanc; 2ème escadrille, vert; 3ème escadrille, rouge; état-major, blanc. Ce chiffre était repris en noir sous les ailes.*
Je joins un article sur l'historique des D. 520 en Bulgarie qui je pense est susceptible d'intéresser vos lecteurs.

S. Semerdjiev (Sofia, Bulgarie)

Ce sera l'occasion de revenir sur ce sujet, à peine esquissé dans le n° 6. Nous donnons rendez-vous à nos lecteurs dans un prochain numéro pour en savoir un peu plus.

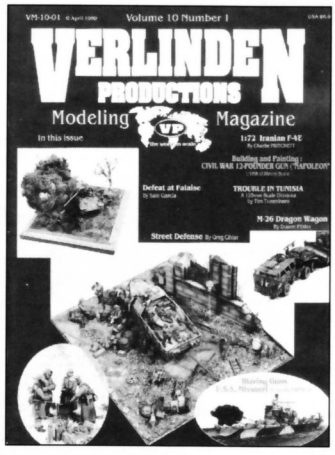
Ci-dessous : des Ju 87R de la 10.(St.)/LG 1 pendant la campagne de France. L'un des deux appareils abattus par le GC I/2 appartenait à la 12.(St.)/LG 1. (ECPA)

96 pages couleurs
Plus de 1000 références

LOISIRS ET PLAISIRS

Plus de 17 000 références suivies et distribuées auprès des meilleurs magasins de maquettes, miniatures, trains, voitures de circuit.

AEROMASTER	DECALS N°6	100,00
ALEXANDER	ACCESSOIRES DE DIORAMAS	20,00
CARPENA COLORADO	DECALS 1998	50,00
CARPENA COLORADO	ADDITIF 1999	10,00
EDUARD	CATALOGUE MAQUETTE 1999	45,00
EDUARD	CATALOGUE BLEUE PARTIE 1	45,00
EDUARD	CATALOGUE ROUGE PARTIE 2	45,00
EDUARD	CATALOGUE VERT PARTIE 3	45,00
FLY CAR	VOITURES CIRCUIT 1/32 1999	50,00
HIRIART	FIGURINES PEINTES EN PLOMB 54mm	30,00
KP	MAQUETTES AVIONS	15,00
MEHANO	TRAINS AMERICAINS HO	25,00
SAI	ENVIRONNEMENT TRAINS/DIORAMAS	20,00
SMER	AVIONS 1998/1999	35,00
VERLINDEN	VERLINDEN 1999 N°16 dispo 07/1999	70,00



Bon de commande
à renvoyer à
COCKTAIL JOUETS
Zac des Garennes
32, rue Becquerel
78130 LES MUREAUX
Tél. : 01 34 74 33 99
Fax: 01 30 91 46 15
E.mail :
cocktailjouets@compuserve.com

Nom :..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

q Réglement par chèque à l'ordre de Cocktail Jouets

q Réglement par carte bancaire :

n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Date d'expiration : |_|_|_|_| Signature :

Tarif uniquement pour la France métropolitaine

PASSION aquette

Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS

Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)

Paiement possible en 3 fois pour toute commande à partir de 1000 F, nous contacter.

AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS
Tête de projection à aiguille intégrée
Facilité de nettoyage sans équivalence
Aérographe 1000S simple action... 210,00 F
(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)
Aérographe 470 double action (coffret bois)..... 960,00 F
(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3 godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2 flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur bombe à air/compresseur)
MONDIAL HOBBY
Bombe à air..... 66,50 F

Pour les compresseurs, les frais de port sont facturés à prix coûtant.

COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR
Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F
- volume de la cuve : 1 litre
- fonctionnement continu
Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F
- volume de la cuve : 3,5 litres
- fonctionnement contrôlé par pressostat

CLASSIC AIRFRAMES 1/48

Morane-Saulnier MS.406	179,00 F
Bloch MB.152	179,00 F
Bloch MB.155	185,oo F

EDUARD 1/48

Yak-3 (Profipack - série limitée Normandie-Niémen)	144,50 F

MACH 2 1/72

Caravelle III/6 (5 décos)	285,00 F

OCIDENTAL 1/48

Spitfire Mk.IX	142,50 F

ITALAERI 1/48

Focke-Wulf Ta-152H-1 (ex-Dragon)	123,50 F

REVELL 1/48

Junkers Ju 52	259,00 F

HASEGAWA 1/48

P-47D Razorback français (sér.lim.)	234,50 F
Cockpit résine, montants verrière Fast Frame, décals GC III/3 Ardennes 1944	
Typhoon Mk.IB (goutte d'eau)	161,50 F
Hurricane I (bat. Angleterre)	161,50 F
Messerschmitt Bf 109K-4	161,50 F
Bf 109G-6 chasse nuit (sér.lim.)	161,50 F
Ju 87D-1/D-3 Stuka (série limitée)	171,00 F
P-51D «Glamourous Glenn»	142,50 F

Point de vente Verlinden :
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F
200 à 1 000 F + 35 F
+ 1 000 F franco

MAQUETTE PASSION
11, rue des Champs
Blancs 91330 YERRES
Tél. : 01.69.48.13.08
Fax : 01.69.48.02.31

Pour les toutes dernières nouveautés en stock, nous contacter ou consulter le Minitel 3614 KITDIRECT

La chasse française 1939 - 1945 (8)

Le GC III/2 *Alsace*

(N° 341 *Squadron*)

[E.C.1, G.C.1 *Alsace*]

Le Morane 406 n° 831 survole le camp de Haiffa. La couleur de la croix de Lorraine fait couler beaucoup d'encre. Cette discussion n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle sur le sexe des anges. Les Français libres étaient Français avant tout, ce qui implique un goût immodéré pour ne pas respecter les directives officielles. L'étude des photos montre clairement que la croix était indifféremment peinte en rouge ou en bleu.

Si l'acte de naissance du groupe *Alsace*, futur N° 341 *Squadron* dans la RAF, est daté du 27 août 1942, cette unité n'est pas créée *ex-nihilo*. Elle puise ses origines dans plusieurs formations disparates mises sur pied avec les moyens du bord, aux temps héroïques de l'émergence des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) : le *Free French Flight* n° 2, le Groupe Mixte de combat n° 1 et, bien évidemment, l'Escadrille de Chasse n° 1. L'histoire des premiers sera cependant racontée dans un prochain numéro et nous commencerons au 6 mars 1941, lorsque l'Escadrille de chasse n° 1 voit le jour à Amriya. Elle est temporairement placée sous les ordres du sous-lieutenant James Denis en attendant l'arrivée du capitaine Tulasne.

Le 7 avril 1941, l'escadrille est incorporée comme *Flight* C du N° 73 *Squadron* et les six pilotes d'origine gagnent leur unité qui est retranchée dans le camp fortifié de Tobrouk.

Le 10 avril, les troupes de l'Axe atteignent le périmètre du camp et les Français sont lancés dans la grande bagarre. Le sergent de Scitivaux est touché par la *flak* et doit se poser sur le ventre. Le sergent Guédon est abattu et tué dans les mêmes circonstances, le 12 avril. Le 14 avril, Denis fait parler la poudre et revendique un Fiat CR.42 et un Ju 87. Tulasne ayant rejoint l'état-major des FAFL en Égypte, Denis est confirmé dans son commandement.

Le 21, le sergent Castelain est touché en combat par l'*Oberfeldwebel* Espenlaub, un futur as du I./JG 27, et doit atterrir en catastrophe sur son terrain. Dans l'après-midi, Denis abat un Ju 87 seul et un second en participation avec le *Flying Officer* Goodman, succès qui ne parvient pourtant pas à remonter le moral du *Squadron*, qui ne dispose alors plus que de cinq Hurricane en état de vol.

Le 22 avril, s'opposant à un raid de 30 Ju 87, escortés par des Bf 109 et des Fiat G.50, Denis s'adjuge un Ju 87 et un G.50, tandis que le sous-lieutenant Littolff revendique un Bf 109. Dans la soirée, au cours de sa sixième sortie, Denis descend un Bf 109 isolé près de Gazala.

Le 23 avril, les troupes de l'Axe jettent toutes leurs forces dans la bataille. Le matin, Littolff est crédité d'un Ju 87 et d'un Bf 109. En fin d'après-midi, Denis revendique un Bf 109 sûr et un second endommagé. Aux commandes de ce dernier se trouve un jeune sous-officier pilote, plus connu pour ses frasques que pour ses qualités de combattant, qui, mû par un réflexe, baisse la tête au moment où quatre balles trouent sa verrière. Il se nomme Hans-Joachim Marseille.

Les quatre derniers Hurricane du N° 73 *Squadron* sont repliés le 25 avril sur Sidi Haneish. Cinq jours plus tard, les Français retournent sur Tobrouk, participant aux mitraillages des colonnes de Rommel sur l'axe Sollum-Gazala-Gambut. Le *Pilot Officer* Pompei abat un Hs 126.

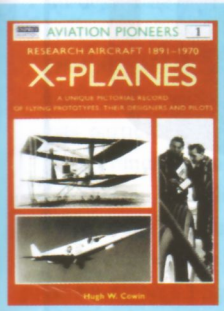
Le 21 mai, au cours de l'une de ces missions, Denis et

LA MAISON DU LIVRE AVIATION

LIVRES REVUES MODELES DECALS CARTES POSTALES VIDEO CD-RO

15.000 REFERENCES POUR ENRICHIR VOTRE PASSION

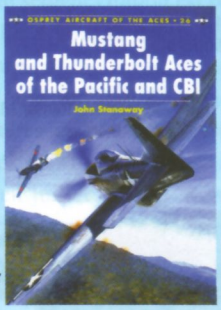
HISTOIRE RECITS TECHNIQUE MAQUETTISME OUVRAGES SCIENTIFIQUES



X-PLANES ; AVIATION PIONEERS 1

96 p. (A) Une collection photographique sur les avions d'essais, de 1891 à 1970. Un beau panorama, des premiers planeurs aux formidables machines des années soixante.

*Réf : **PHI451*** *Prix : **120 FF***



MUSTANG AND THUNDERBOLT ACES OF THE PACIFIC AND CBI ; AIRCRAFT OF THE ACES 26

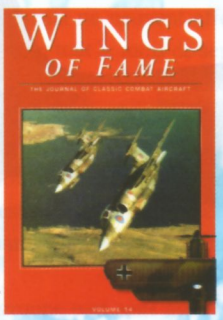
96 p. (A) La collection Aircraft of the Aces s'enrichit de ce livre sur les P-47 et P-51 face aux japonais. Une histoire moins connue mais tout aussi glorieuse.

*Réf : **PHI726*** *Prix : **125 FF***

HISTOIRE SUCCINCTE DE L'AERONAUTIQUE NAVALE ; 1910-1998

208 p. (F) Réédition de l'ouvrage du Vice-Amiral Vercken, contribution essentielle à l'histoire de l'Aéronautique Navale.

*Réf : **ARD009*** *Prix : **90 FF***



WINGS OF FAME 14

160 p. (A) Trimestriel luxueux à vocation historique et technique. Avec dans ce numéro quatorze : XB-51, USAF Search & Rescue, Blackburn Buccaneer, chasse de nuit allemande, Meteor et AH-56 Cheyenne.

*Réf : **ASP314*** *Prix : **169 FF***

DE HAVILLAND MOSQUITO ; AN ILLUSTRATED HISTORY

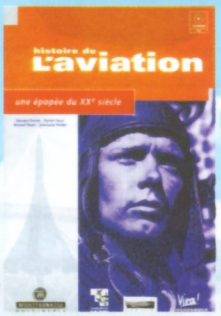
176 p. (A) Le Mosquito fut l'un des avions les plus extraordinaires de la seconde guerre. Cette étude illustrée en retrace la carrière et les différentes évolutions.

*Réf : **CRY033*** *Prix : **159 FF***

FORCE AERIENNE TACTIQUE ; 1965-94

400 p. (F) Exceptionnel de qualité et de densité sur la FATAC, fer de lance de la défense aérienne française. Une belle page d'histoire.

*Réf : **DIV193*** *Prix : **390 FF***



HISTOIRE DE L'AVIATION ; UNE EPOPEE DU XXEME SIECLE

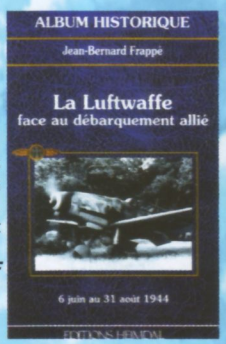
CD-ROM/PC. (F) Enfin une encyclopédie de l'aviation sur CD-ROM qui exploite les caractéristiques de ce support.

*Réf : **ROM502*** *Prix : **299 FF***

... LE CIEL T'AIDERA

262 p. (F) De la seconde guerre mondiale aux guerres arabo-israéliennes, Gordon Levett nous livre dans cette autobiographie un témoignage passionnant sur la RAF, la société anglaise de l'époque et les débuts de l'Etat d'Israël.

*Réf : **DIV500*** *Prix : **135 FF***



LA LUFTWAFFE FACE AU DEBARQUEMENT ALLIE

352 p. (F) Le récit détaillé des opérations de la Luftwaffe face aux forces alliées du débarquement. Archives et témoignages donnent un livre passionnant.

*Réf : **HDL028*** *Prix : **380 FF***

FIAT CR 42 ; ALI E COLORI 1

34 p. (I/A) Un fascicule illustré de nombreux profils couleur sur un des chasseurs les plus utilisés de l'arsenal italien.

*Réf : **GAE401*** *Prix : **98 FF***

NAKAJIMA KI-84 FRANK ; AERO DETAIL 24

76 p. (J/A) Pour la deuxième fois, l'éditeur de la réputée collection Aero Detail s'attaque à un appareil japonais. Evidemment le résultat est à la hauteur et conviendra parfaitement aux maquettistes.

*Réf : **ABX024*** *Prix : **209 FF***

FLYING TIGER TO AIR COMMANDO

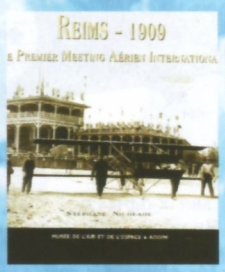
156 p. (A) De l'American Volunte Group à la guerre de Corée passant par les B-25 du First Commando, la carrière de Chu Baisden est bien remplie.

*Réf : **SCH142*** *Prix : **249***

PLATEAU D'ALBION ; LES SENTINELLES DE LA PAIX

208 p. (F) Pendant 25 ans, le plateau d'Albion fut une des composantes majeures de la dissuasion nucléaire française. En voici le récit illustré.

*Réf : **DIV470*** *Prix : **240 FF***



REIMS 1909 ; LE PREMIER MEETING AERIEN INTERNATIONAL

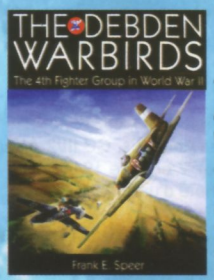
112 p. (F) Reims fut le lieu du pre meeting d'envergure de l'histoir l'aviation. Stéphane Nicolaou, da collection Envol, nous propose remarquable série de plaques de v prises en cette occasion.

*Réf : **ADM015*** *Prix : **130 F***

RF-8 CRUSADER UNITS OVER CUBA AND VIETNAM ; COMBAT AIRCRAFT 12

96 p. (A) Les missions de reconnaissance ayant orienté les choix politiques de l'Amérique pendant les années '60, par ceux qui les ont vécues. Trépidant.

*Réf : **PHI912*** *Prix : **125 FF***



THE DEBDEN WARBIRDS ; THE 4TH FIGHTER GROUP IN WORLD WAR II

224 p. (A) Le 4th Fighter Group fu premier à escorter les B-17 sur Be et finit la guerre avec le record victoires. A ce titre, l'histoire de c unité méritait d'être racontée en dé

*Réf : **SCH141*** *Prix : **449***

Texte (F) Français / (A) Anglais / (I) Italien /(j)Japonais

Offres valables dans la limite des stocks disponibles

BON DE COMMANDE

Nom: _____ **Prénom:** _____

Adresse: _____

Code postal: _____ **Ville:** _____

Règlement par chèque ou carte CB

N° de carte: ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration: ☐☐/☐☐ **Signature:**

REF.	TITRE	PRIX

Je désire recevoir gratuitement le catalogue des nouveautés ☐

Frais de port	35 FF
TOTAL	

Aero| 0799

LA MAISON DU LIVRE AVIATION

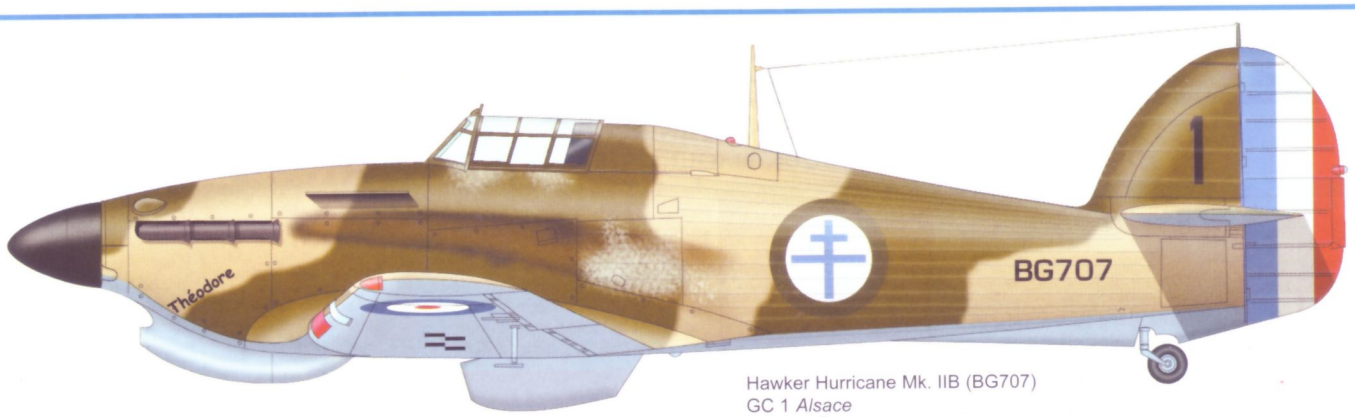
75, boulevard Malesherbes 75008 PARIS

Tél.: 01 45 22 74 16 Fax: 01 42 93 81 23

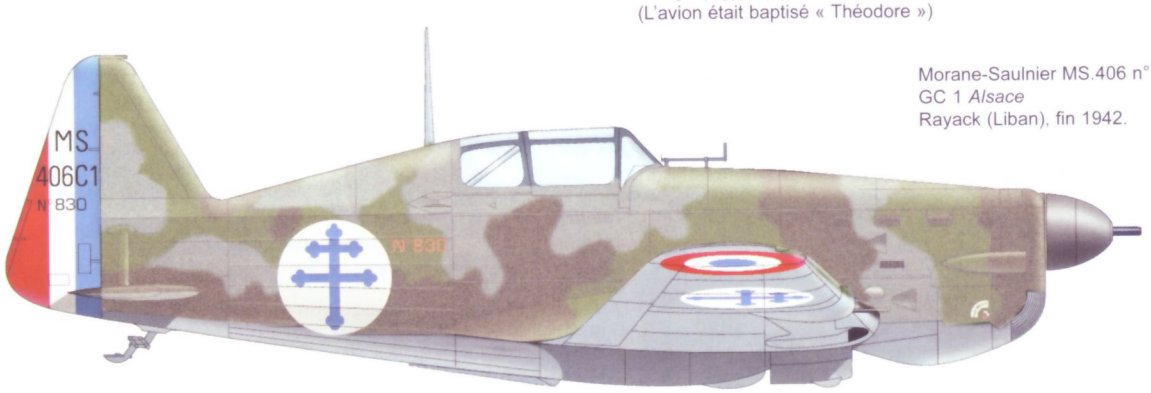
Du lundi au samedi de 10h à 19h Métro: Saint-Augustin

La Maison Du Livre Aviation 75, boulevard Malesherbes 75008 PARIS

Tél.: 01 45 22 74 16 Fax: 01 42 93 81 23

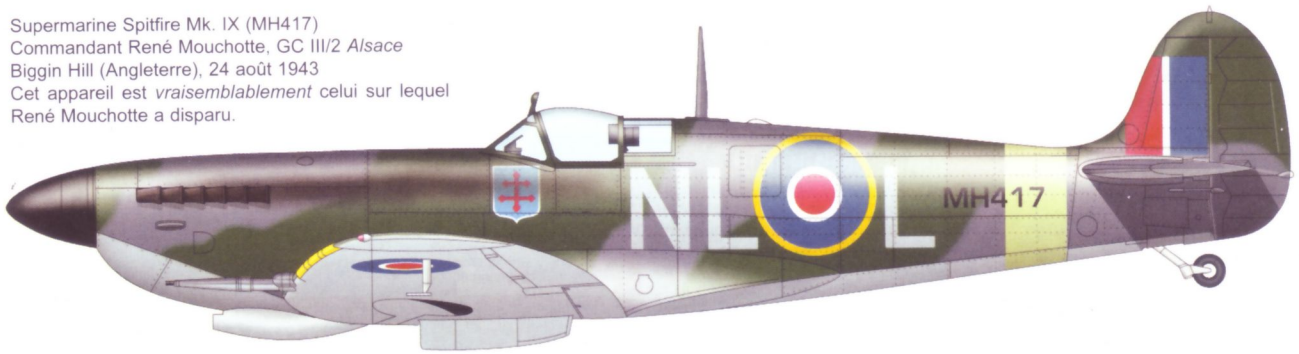


Hawker Hurricane Mk. IIB (BG707)
GC 1 *Alsace*
Amriya (Égypte), juillet 1942.
(L'avion était baptisé « Théodore »)

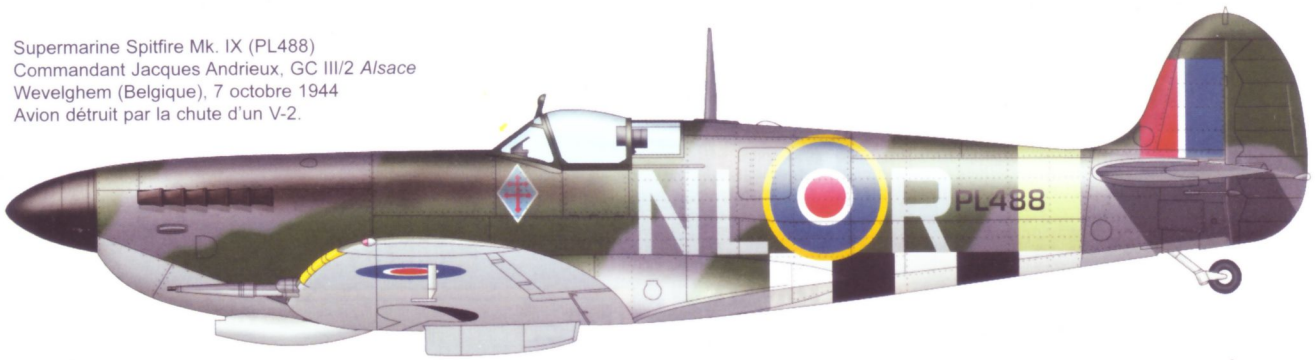


Morane-Saulnier MS.406 n° 830
GC 1 *Alsace*
Rayack (Liban), fin 1942.

Supermarine Spitfire Mk. IX (MH417)
Commandant René Mouchotte, GC III/2 *Alsace*
Biggin Hill (Angleterre), 24 août 1943
Cet appareil est *vraisemblablement* celui sur lequel René Mouchotte a disparu.



Supermarine Spitfire Mk. IX (PL488)
Commandant Jacques Andrieux, GC III/2 *Alsace*
Wevelghem (Belgique), 7 octobre 1944
Avion détruit par la chute d'un V-2.



Supermarine Spitfire Mk. IX (PL141)
GC III/2 *Alsace*
Wewelghem, octobre 1944.

Pompei tombent sur 6 Bf 109. Pompei est descendu (il rentrera un mois plus tard) et Denis abat son vainqueur avant de s'enfuir à basse altitude.

Le 28 mai, le N° 73 *Squadron* prête cinq pilotes français au N° 274 *Squadron* qui vient de subir de lourdes pertes au-dessus de la Crète. Le 30, le *Flying Officer* Péronne revendique un He 111 près de Malème. Selon les sources françaises, il aurait été aidé par le *Warrant Officer* Ballatore; selon les sources britanniques, Ballatore n'aurait pas participé à cette mission. Le 31, une patrouille de trois Français se heurte à une douzaine de Ju 88. Littolff en abat un et endommage ensuite un CANT Z.1007bis isolé. Dans le combat, le sergent Guillou est porté disparu, probablement tué. Le 2 juin, le détachement est de retour au N° 73 *Squadron*.

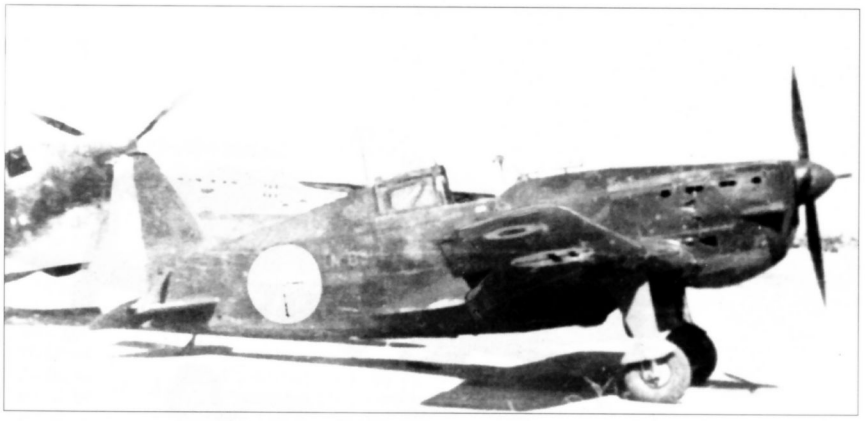
Entre le 9 avril et le 23 juin, le *Flight* C du N° 73 *Squadron* a obtenu 13,5 victoires en 26 combats, 165 missions de guerre et 298 heures de vol. Les sorties opérationnelles se poursuivent en juillet et août, sans toutefois apporter de nouvelles victoires. Le 1er septembre 1941, le N° 73 *Squadron* est envoyé au repos à Amriya. Les Français sont alors dirigés sur le Liban.

Ils y retrouvent un certain nombre de pilotes ayant appartenu à d'autres formations FAFL de la première heure, ainsi que le commandant Tulasne, évadé du Levant le 5 décembre 1940. Ils s'entraînent sur un matériel hérétroclite, soit en provenance d'autres territoires de la France libre, soit abandonné sur place par les Français de Vichy après la campagne de Syrie. L'état général des avions est tel que les 26 pilotes présents ne peuvent effectuer que 102,45 heures de vol pendant tout le mois de septembre.

Le 27 août 1941, le général De Gaulle décide de créer deux groupes de chasse, l'un en Grande-Bretagne (ce sera l'*Île-de-France*), l'autre au Moyen-Orient, qui prend la dénomination de Groupe de chasse n° 1 *Alsace*. La création de ce dernier est officiellement entérinée le 15 septembre et son commandement en est attribué à Tulasne.

Le 19 janvier 1942, le groupe part sans avion à Ismailia où l'attendent des Hurricane passablement fatigués, avec lesquels les pilotes s'entraînement pendant trois mois avant que le groupe puisse être déclaré opérationnel. Le départ pour le front commence le 13 avril. Les rencontres avec la Luftwaffe sont rares et peu couronnées de succès. Le 30 mai, Tulasne quitte le groupe en compagnie de cinq autres pilotes (dont Littolff) pour former le futur Groupe de chasse n° 3 *Normandie*.

Le 5 juin 1942, le GC 1 se voit rattaché au N° 80 *Squadron* qui vient le rejoindre à Edcu. Le 13 juin, poursuivant des Ju 88 après la tombée de la nuit, une patrouille conduite par le capitaine Ezanno tombe en panne d'essence et deux pilotes se tuent en se posant sur de faux terrains. La chute de Tobrouk provoque trois replis successifs en huit jours. Le 27 juin, une patrouille se heurte à 10 Bf 109F. Cinq pilotes sont abattus, mais l'aspirant Mailfert, qui percute plus ou moins volontairement un 109, obtient l'unique victoire du groupe. À l'aube du 30 juin, le GC 1 décolle sous la menace des chars allemands qui encerclent le terrain et se replie à Alexandrie, où il est chargé de la défense du port. Le 8 septembre 1942, le GC 1 rend ses avions au Caire et part pour Rayack.



En haut :
souvent identifié comme étant le n° 831, ce MS.406 est en fait le n° 830, abandonné par le GC I/7 après la campagne de Syrie et utilisé pour l'entraînement par les pilotes de l'*Alsace* à Rayack (le n° 831 avait été détruit pendant la campagne).

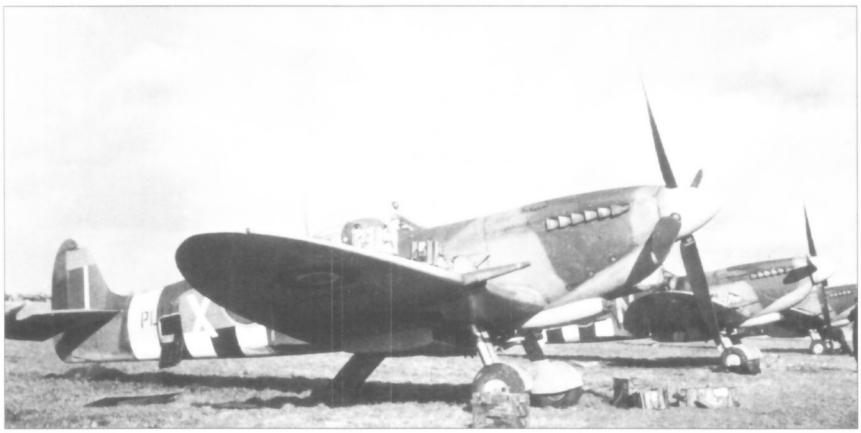
Ci-dessus :
à Fuka, en mai 1942, de gauche à droite, Littolff, Tulasne et Denis.
(SHAA)

Le 12 octobre 1942, le personnel embarque à Suez et se dirige vers le Royaume-Uni où une nouvelle aventure l'attend.

Le groupe, baptisé N° 341 *Squadron* à la mode RAF, se reconstitue à Turnhouse, en Écosse, mais le plus complet dépouillement : neuf pilotes, pas d'avion, peu de meubles. Tout va rentrer dans l'ordre avec l'arrivée de renforts et surtout des premiers Spitfire, le 29 janvier 1943. Après l'entraînement, ponctué par l'accidentel mortel survenu au sous-lieutenant de Mézillis, le 19 mars l'*Alsace* part pour Biggin Hill où l'attendent des Spitfire Mk.IXA et le célèbre « Sailor » Malan, qui commande la prestigieuse base.

Les opérations, consistant principalement en des « sweeps », commencent le 23 mars, mais plutôt mal. Le 17 avril, accrochés par des Fw 190 sur Pont-Audemer, les lieutenant Béraud et sous-lieutenant Raoul-Duval ne rentrent pas. Le second, fait prisonnier, parviendra à s'évader et à regagner l'Angleterre en octobre.

Le 14 mai 1943, le capitaine Martell obtient la première



De haut en bas :
– le Hurricane Mk. I Z4797 à Fuka (LG 16) en mai 1942. Cet appareil fut piloté à maintes reprises par le commandant Tulasne.
(Photo Tulasne)

– deux alignements des Spit de l'*Alsace* à Wevelghem, en octobre 1944. Les appareils ont encore leurs bandes noires et blanches sous le fuselage.

victoire de l'*Alsace* en Angleterre, un Fw 190 descendu près de Dixmude. Le 15 mai, pour ne pas être en reste vis-à-vis de son chef d'escadrille, le commandant Mouchotte en expédie un autre au tapis près de Deauville. Il s'agit de la 1 000ème victoire du *Wing* de Biggin Hill, un événement qui sera fêté comme il se doit.

Entre juin et août, les « sweeps », « ramrods » et autres « rodeos » se succèdent à une cadence infernale, qui atteint jusqu'à trois missions par jour. Le 12 juin, l'*Alsace* touche des Spitfire Mk.IXB.

27 juillet 1943 : « *Tricqueville. Le Cdt Mouchotte « lead » le Wing. Feu d'artifice. Nous compromettons gravement l'avancement du commandant du Wing allemand de Tricqueville en réduisant considérablement son effectif. 9 Fw 190 se transforment en chandeliers, sans douleur pour nos tueurs. Le Cne Martell en abat deux, le S.C. Clostermann deux et le S.C. Bruno un* ».

Le 100ème « sweep » se déroule le 27 août et à 18 heures commence le 101ème qui sera fatal au commandant Mouchotte. Au-dessus de St Omer apparaissent huit Fw 190. Les pilotes français entendent la voix de leur commandant qui signale qu'il est tout seul. Puis, plus rien... Boudier et Clostermann vengent leur *Squadron-Leader*, mais a perte affecte sérieusement le moral du groupe.

Le commandant Dupérier prend le commandement de l'*Alsace*, puis est muté le 24 septembre comme *Wing Commander* à Biggin Hill. Le 3 octobre tombent les trois derniers avions allemands homologués à l'*Alsace* pour l'année 1943.

Le 13 juin 1944, une semaine après le débarquement en Normandie, l'*Alsace* se pose – enfin – en France. À l'aube, le groupe atterrit sur une bande de terre poussière entre Bazenville et Crépon. À leur grand regret, les pilotes reçoivent l'ordre de rentrer en Angleterre le soir-même.

Le 6 juillet, vainqueur d'un Bf 109 près de Pont-Audemer, le capitaine Boudier est descendu par un... P-47 américain. Bien que blessé, il parvient à sauter en parachute, mais il tombe entre les mains de la Gestapo dans une famille française qui l'a recueilli.

Le 24 août, le commandant Martell est envoyé au repos et le commandement du groupe est confié au commandant Schloesing, qui, après avoir été abattu et blessé dix-sept mois auparavant à la tête de l'*Île-de-France*, avait réussi une évasion spectaculaire. Malheureusement, il ne restera que deux jours. Le 26 août, mitraillant des véhicules au nord de Rouen, il est abattu en compagnie du sous-lieutenant Parent. Ce dernier, blessé, est abandonné par les Allemands dans un hôpital de campagne où il sera recueilli par des soldats britanniques.

Les deux dernières victoires de l'*Alsace* sont remportées le 28 septembre au-dessus de Düsseldorf (la victime du sergent Dabos percute une ligne à haute tension au cours de la poursuite). Entre le 10 et le 30 octobre, l'*Alsace* est employé au nettoyage des poches allemandes à Breskens et dans l'île de Walcheren, missions rendues particulièrement dangereuses par la densité et la précision de la *flak*. Plusieurs pilotes sont abattus, certains grièvement blessés et deux sont faits prisonniers.

Le 26 novembre, le capitaine Béghin, héros de *Normandie* qui a rejoint l'*Alsace* au début du mois, est descendu par la *flak* près de Wesel. Le groupe s'est installé à Deurne, dans la banlieue d'Anvers, ville sur laquelle s'abat une pluie régulière de V-1 et de V-2. Le 10 décembre, l'un de ces engins met douze appareils hors d'état, mais le 16, un autre tombe sur un cinéma en centre ville, tuant le lieutenant Girard. Quatre jours plus tard, un autre V-2 qui tombe dans le *dispersal* de Deurne, tue le lieutenant Lents, blesse trois autres pilotes et détruit dix-huit Spitfire.

À la fin du mois de janvier 1945, après vingt-et-un mois de missions de guerre sans interruption, l'*Alsace* est rappelé en Écosse pour goûter un repos bien mériter. Le 15 mars, il revient au front et effectue des sorties de mitraillage et de bombardement en piqué sur l'Allemagne. La *flak* prélève encore un lourd tribut : huit pilotes abattus, dont cinq tués ou disparus, un prisonnier et un blessé.

Depuis mars 1943, le GC III/2 *Alsace* a effecté 5 469 sorties, totalisant 10 576 heures de vol de guerre.

MATÉRIEL

Escadrille de Chasse n° 1

Hurricane	03.41 -	08.41

Groupe de Chasse n° 1 Alsace

Morane 406	09.41 -	01.42
Dewoitine 520	09.41 -	01.42
Curtiss H-75A	09.41 -	01.42
Hurricane	01.42 -	10.42

Groupe de Chasse III/2 Alsace

Spitfire Mk. V	29.01.43 -	18.03.43
	10.43 -	02.44
Spitfire Mk. IX	20.03.43 -	10.43
	02.45 -	03.45
Spitfire Mk. XIV	29.06.44 -	
Spitfire Mk. XVI	03.45 -	

ÉTAT-MAJOR

Escadrille de Chasse n° 1

S/Lt Denis	06.03.41 - 01.09.41

Groupe de Chasse Alsace

Commandant de groupe

Cdt Tulasne	15.09.41 - 29.05.42
Cdt Pouliquen	30.05.42 - 09.08.42
Cne Denis	10.08.42 - 20.10.42
Cdt Mouchotte	01.01.43 - 24.08.43
Cdt Dupérier	28.08.43 - 24.09.43
Cdt Martell	25.09.43 - 24.08.44
Cdt Schloesing	25.08.44 - 26.08.44
Cne Andrieux	27.08.44 -

Commandant 1ère escadrille

Cne Denis	15.09.41 - 09.08.42
Cne Martell	21.01.43 - 25.09.43
Lt Bouguen	26.09.43 - 10.03.44
Cne Boudier	11.03.44 - 06.07.44
Lt Girardon	07.07.44 - 10.11.44
Cne Beghin	11.11.44 - 26.11.44
Lt Borne	27.11.44 - 13.12.44
Cne Tanguy	14.12.44 -

Commandant 2ème escadrille

Lt Littolff	15.09.41 - 30.05.42
Lt Boudier	21.01.43 - 25.09.43
Lt Roos	26.09.43 - 14.05.44
Cne Andrieux	15.05.44 - 05.07.44
Lt Laurent	06.07.44 - 07.03.45
Lt Borne	03.03.45 - 20.04.45
Lt de Larminat	21.04.45 -

VICTOIRES

Escadrille de chasse n° 1 :	15,5
Groupe de chasse n° 1 :	2
GC III/2 Alsace :	32

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus :

(Sgt Guédon, 12.04.41 - Sgt Guillou, 31.05.41 - Lt Béraud, 17.04.43 - Sgt Bourgès, 09.05.43 - Sgt Poirier, 20.08.43 - Cdt Mouchotte, 27.08.43 - Sgt Rommers, 17.11.43 - S/Lt Chevalier, 05.01.44 - S/C Fry, 17.03.44 - S/Lt Gaudon, 01.08.44 - Cdt Schloesing, 26.08.44 - Asp Gallay, 20.10.44 - Cne Béghin, 26.11.44 - Lt Lents, 20.12.44 - S/Lt Etlin, 20.03.45 - S/Lt Foissac, 01.04.45 - S/Lt de Saxcé, 10.04.45 - S/C Pottier, 17.04.45 - Lt Borne, 20.04.45)

Prisonniers :

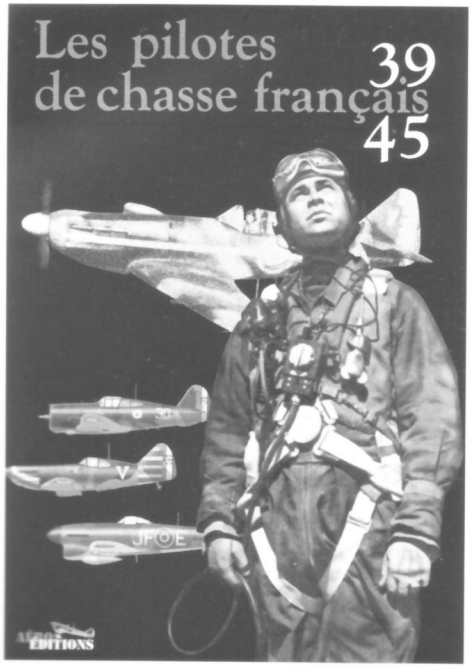
(S/Lt Raoul-Duval, 17.04.43, évadé - S/C Magrot, 27.08.43 - Lt Lents, 03.10.43, évadé - Cne Boudier, 06.07.44 - S/C Cermolacce, 01.08.44 - S/C Mathey, 27.09.44 - Adj des Courtis, 12.10.44 - Asp Le Flécher, 25.04.45)

TERRAINS

06.03.41	Amriya (Égypte)
07.04.41	Tobrouk-el Gubbi (Lybie)
25.04.41	Sidi Haneish (Lybie)
01.09.41	Amriya (dissolution de l'EC 1)
15.09.41	Rayack (Liban)
19.01.42	LG X - Ismailia (Égypte)
13.04.42	LG 16 - Fukka (Lybie)
05.06.42 (?)	Edcu (Lybie)
21.06.42	LG 09 - El Daba (Lybie)
27.06.42	LG 20 (Lybie)
29.06.42	LG 105 (?)
01.07.42	Amriya
08.09.42	Le Caire (Égypte)
15.09.42	Rayack
21.01.43	Turnhouse (Écosse)
19.03.43	Biggin Hill (Angleterre)
11.10.43	Perranporth (Angleterre)
08.03.44	Ayr (Écosse)
15.03.44	Perranporth
15.04.44	Merston (Île de Wight)
10.05.44	Llanbdr (Pays de Galles)
15.05.44	Merston
23.06.44	Funtington (Angleterre)
01.07.44	Selsey Hill (Angleterre)
07.08.44	Tangmere (Angleterre)
19.08.44	B.8 - Sommervieu ()
02.09.44	B.29 - Bernay (27)
10.09.44	B.37 - Gamache ()
13.09.44	B.51 - Vendreville
19.09.44	B.55 - Wevelghem (Belgique)
25.11.44	B.70 - Anvers-Deurne (Belgique)
29.01.45	Turnhouse
15.03.45	B.85 - Schijndel (Pays-Bas)
16.04.45	B.105 - Lingen-Drope (Allemagne)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

14.04.41	S/Lt Denis	Ju 87	Tobrouk (Lybie)
		CR.42	
21.04.41	S/Lt Denis	Ju 87	Tobrouk (Lybie)
	S/Lt Denis	Ju 87	Tobrouk (Lybie)
	Pilote britannique		
22.04.41	S/Lt Littolff	Bf 109	Tobrouk (Lybie)
	S/Lt Denis	Ju 87	Tobrouk (Lybie)
		G.50	
		Bf 109	Gazala (Lybie)
23.04.41	S/Lt Littolff	Bf 109	Tobrouk (Lybie)
		Ju 87	
	S/Lt Denis	Bf 109	Tobrouk (Lybie)
30.04.41	P/O Pompei	Hs 126	Gazala (Lybie)
	P/O Péronne	He 111	Malème (Crète)
21.05.41	S/Lt Denis	Bf 109	Tobrouk (Lybie)
	P/O Pompei	Bf 109	Bug Bug (Lybie)
31.05.41	S/Lt Littolff	Ju 88	Malème (Crète)
? 42	Cne Ezanno	Bf 109	Lybie
27.06.42	Asp Mailfert	Bf 109	Lybie
14.05.43	Cne Martell	Fw 190	Dixmude (B)
15.05.43	Cdt Mouchotte	Fw 190	Deauville (14)
17.05.43	Cdt Mouchotte	Bf 109	Caen (14)
	Cne Boudier	Fw 190	Caen (14)
	S/Lt Bouguen	Fw 190	Caen (14)
30.05.43	S/Lt Laurent	Fw 190	Pont-l'Évêque (14)
27.07.43	Cne Martell	Fw 190	Le Havre (76)
	Cne Martell	Fw 190	Le Havre (76)
	S/C Clostermann	Fw 190	Le Havre (76)
	S/C Clostermann	Fw 190	Le Havre (76)
	S/C Bruno	Fw 190	Lisieux (14)
22.08.43	Cne Boudier	Bf 109	Lille (59)
	Lt Bouguen	Fw 190	Beaumont-le-R. (27)
	Asp de Saxcé	Fw 190	Seine
27.08.43	Cne Boudier	Fw 190	St Omer (62)
	S/C Clostermann	Fw 190	St Omer (62)
02.09.43	Lt Bouguen	Fw 190	Mazingarbe (62)
22.09.43	Lt Bouguen	Fw 190	St Valéry-s/- S. (80)
23.09.43	Cne Martell	Fw 190	Abbeville (80)
	Cne Martell	Bf 109	Abbeville (80)
	Cne Boudier	Fw 190	Abbeville (80)
24.09.43	Cne Martell	Fw 190	Beauvais (60)
	Cdt Dupérier	Fw 190	Beauvais (60)
	Lt Roos	Fw 190	Beauvais (60)
03.10.43	S/Lt Laurent	Fw 190	Baie de Somme (80)
	S/Lt Chevalier	Fw 190	Baie de Somme (80)
	Cdt Dupérier	Fw 190	Baie de Somme (80)
30.06.44	Cne Andrieux	Bf 109	Dieppe (76)
	S/Lt Parent		
	Lt Girardon	Bf 109	Pont-Audemer (27)
06.07.44	Cne Boudier	Bf 109	Pont-Audemer (27)
28.09.44	Asp Gallay	Bf 109	Düsseldorf (D)
	Sgt Dabos	Bf 109	Düsseldorf (D)



La souscription sera close le 31 octobre 1999

BON DE RÉSERVATION

à découper ou à recopier sur papier libre

NOM : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal (Zip) : _____ **Pays :** _____

Veuillez me réserver____ exemplaire(s) *Les Pilotes de chasse français 39/45* au prix spécial de souscription de F. 249,oo (Euros 44,oo) au lieu de F. 339,oo (Euros 59,9o) par exemplaire. La souscription sera close le 31 octobre 1999.

J'ajoute les frais de port :
- France métropolitaine : gratuit
- CEE, DOM/TOM : F. 25,oo (Euros 4,42)
- Europe : F. 30,oo (Euros 5,3o)
- Autres pays : F. 35,oo (Euros 6,18)

soit un total de F._____ ou Euros_____ que le règle *(biffer la mention inutile)* :

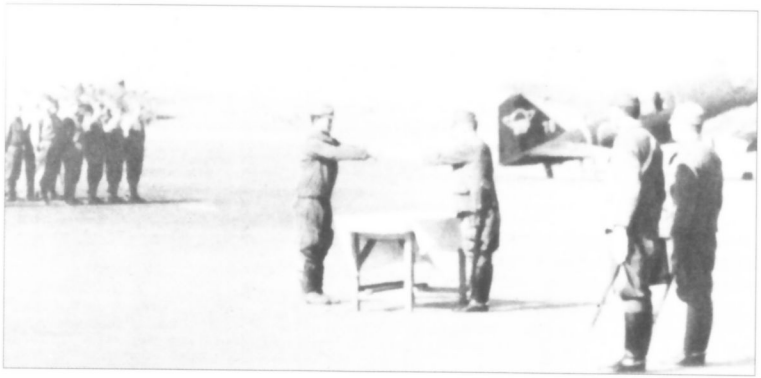
par chèque (ci-joint), mandat, carte bancaire n° _____ date val. _____

Fait à : _____ le : _____

À retourner à
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul-Valéry
32500 Fleurance (France)

Signature :

Abonnement



Cérémonie protocolaire de remise du dernier numéro d'Aéro-Journal aux abonnés du 16 *Sentai* autonome sur le terrain d'Osaka.

Dans le n° 9

(parution le 30 septembre)

Le Martin 167F

Seconde et dernière partie de la saga du « Glenn » au combat, avec également des vues de détail et une brève notice technique..

À suivre dans les prochains numéros :
– La libération de la Corse (1943).
– Les « lourds » français au combat.

BULLETIN D'ABONNEMENT
à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 9 au n° 14 inclus :** France F. 195,oo (29,73 euros) - CEE/DOM-TOM F. 215,oo (32,78 euros) - Autres pays F. 235,oo (35,83 euros) -air mail.

☐ **Je souhaite recevoir le(s) n° 1 / n° 2 -** Chaque numéro : F. **46,oo** (7,01 euros) port inclus (tous pays)

☐ **Je souhaite recevoir le(s) n° 5 / n° 6 / n° 7** - Les n° 3 et 4 sont épuisés - Chaque numéro : F. 43,oo (6,56 euros) port inclus (tous pays).

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

☐ **Ci-joint, mon règlement de F.** _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

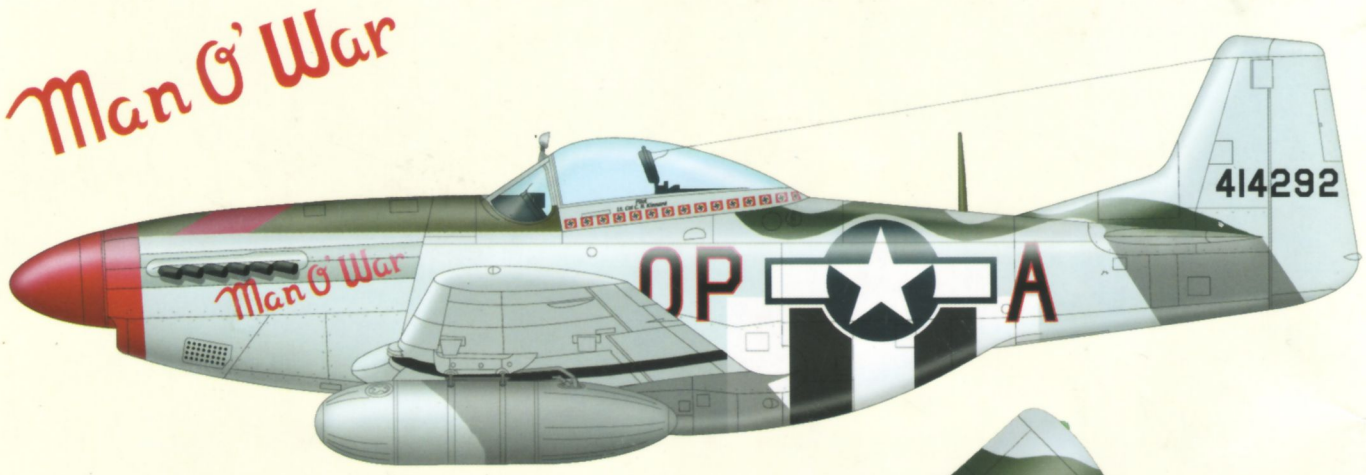
Fait à_____ **le** **Signature**

Tirage limité !

Le n° 1 et le n° 2 sont à nouveau disponibles.

Attention ! il s'agit d'un tirage limité.

Pour vous les procurer, remplissez le bulletin p. 70.



Pilot
Lt. Col C. H. Kinnard

North American P-51D-10-NA (44-14292)
Lieutenant-Colonel Claibourne H. Kinnard Jr.
Commandant le 4th *Fighter Group*
Debden (Angleterre), octobre 1944.

Ancien du 355th *Fighter Group*, Kinnard le quitte en octobre 1944, mais y reviendra en février 1945 pour en prendre le commandement. Il est crédité de 8 victoires aériennes. Selon la coutume, il a également fait figurer sur son tableau de chasse les avions ennemis détruits au sol.